**MEMORIA ABREVIADA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE ORDEN POR LA QUE SE MODIFICA EL ANEXO IX DEL REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS, APROBADO POR EL REAL DECRETO 2822/1998, DE 23 DE DICIEMBRE.**

 **IMPACTO ECONÓMICO.**

**a) Reducción del consumo de combustible**

Las modificaciones incorporadas en el anexo IX del Reglamento General de Vehículos, en concreto el cambio en las dimensiones de la cabina, traerá como consecuencia una reducción del consumo de combustible sobre 3 litros por 100 kilómetros, de acuerdo con el estudio realizado por Transport & Enviroment, Design of a Tractor for Optimised Safety and Fuel Consumption en agosto 2011.

Los efectos de la reducción del consumo de combustible se calculan entre un 3.2% y un 5.3%, dependiendo del peso del vehículo en bruto. Si esta reducción del consumo lo relacionamos con el consumo anual de combustible de los vehículos pesados que transportan mercancías, estaríamos hablando de un ahorro total de entre 856 y 1400 millones de litros de combustible y, entre 2.3 a 3.8 millones de toneladas emisiones de CO2.

La media europea del consumo de combustible es de 31.1 litros por 100 kilómetros, la reducción del consumo de combustible es de 3.20%, en el peor de los casos, y el ahorro es de 856 millones de litros por año. Por lo tanto, las reducciones de dióxido de carbono es aproximadamente de 2.30 millones de toneladas por año.

En el mejor de los casos, se podría alcanzar una reducción en el consumo de combustible de 5.30%, con un ahorro de 1.4 billones de litros de combustible por año y una reducción de emisiones de CO2 de aproximadamente 3.8 millones de toneladas.

**b) Mantener la competitividad en el sector del transporte.**

En materia de aerodinámica, los dispositivos específicos y las mejoras en las cabinas de los vehículos contribuyen a una mayor eficiencia energética y seguridad vial. No obstante, la implantación de estos elementos hacen que se incremente, aunque de manera moderada, la longitud máxima del vehículo, por lo que con los actuales límites de longitud no existe aliciente para la incorporación de las mejoras aerodinámicas, ya que para respetar el máximo de longitud habría que reducir la capacidad de carga, en detrimento de la competitividad al tener que transportar menor carga.

Al aumentar la longitud máxima permitida se pueden adoptar estas mejoras sin tener por ello que reducir la carga.

Los sistemas de propulsión alternativos conllevan un aumento de la tara del vehículo, mermando la capacidad de carga de éstos. En línea con lo anterior, se aumenta en estos supuestos la masa máxima permitida del vehículo, al objeto de hacer compatible el uso de estos combustibles sin tener que reducir el volumen de carga y sin mermar, por lo tanto, su competitividad.

Asimismo, la utilización de los contenedores o cajas móviles de 45 pies en el transporte intermodal, cada vez más creciente, excede ligeramente la actual longitud máxima permitida del vehículo o conjunto, así como la longitud máxima permitida entre el eje del pivote de enganche y la parte posterior del contenedor. Para evitar esta situación, se aumenta en 15 cm las citadas longitudes máximas en operaciones de transporte intermodal, lo que va a contribuir a mantener la competitividad de nuestros vehículos cuando se dediquen a esa clase de transporte de mercancías entre los Estados miembros, al permitir que puedan hacerlo mediante contenedores o cajas con mayor capacidad.

**c) Cargas administrativas**

El contenido de este proyecto no impone ninguna obligación al ciudadano, por lo que no conlleva cargas administrativas.

 **IMPACTO EN LA SEGURIDAD VIAL Y MEDIOAMBIENTAL.**

Los resultados que se quieren alcanzar con la aplicación de la norma propuesta en el ámbito de la seguridad vial y medioambiental, son los siguientes:

**1º Mejorar la seguridad vial**

La visión directa que permite las nuevas dimensiones de la cabina es un nuevo elemento a tener en cuenta. La posición del asiento del conductor, es considerablemente más alta y más adecuada para tener una mejor visión sobre la vía y los usuarios, al reducir los ángulos muertos de visión. De esta forma se permite al conductor observar a los peatones que caminan y evitar los atropellos de los usuarios de la vía más vulnerables como los ciclistas, lo que implica una reducción de víctimas y heridos de tráfico.





Gráfico aportado en el estudio realizado por Transport & Enviroment, Design of a Tractor for Optimised Safety and Fuel Consumption en agosto 2011 (página 30).

Entre las mejoras en la seguridad vial, tanto en seguridad pasiva como activa, cabe destacar las siguientes:

- Mejora en el rendimiento de autoprotección del conductor del vehículo.

- Mejora en la protección de los usuarios de la vía como los peatones.

- Mejora de la visibilidad a través del parabrisas.

- Mejora en la visión indirecta del conductor

**2º Reducir emisiones de dióxido de carbono.**

El uso de sistemas de propulsión alternativos que incluyen sistemas de híbridos, permitirá la reducción de la emisión de gases contaminantes de los vehículos, en particular de dióxido de carbono. Además, se conseguiría la mejora en el reciclaje de los vehículos con propulsión alternativa.