

<b>Ministerio / Órgano proponente</b>	Ministerio del Interior  (Dirección General de Movilidad)	<b>Fecha</b>	Abril 2019
<b>Título de la norma</b>	Real decreto por el que se regulan distintivos de identificación de las bicicletas.		
<b>Tipo de Memoria</b>	Normal <input type="checkbox"/> Abreviada <input type="checkbox"/>  <b>No he señalado ninguna opción porque es posible justificar tanto la memoria normal como la abreviada, tal y como os explico al analizar este impacto.</b>		
<b>OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA</b>			
<b>Situación que se regula</b>	Medidas de identificación de las bicicletas durante su circulación y de protección para sus conductores.		
<b>Objetivos que se persiguen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- eliminar la impunidad de los conductores de bicicletas cuando cometen infracciones y, en consecuencia, disminuir el número de infracciones cometidas en estos casos.</li> <li>- reducir la gravedad de los daños y lesiones que puedan sufrir los conductores de bicicletas durante su circulación al obligar a utilizar medios de protección como el casco.</li> <li>- aumentar la seguridad vial</li> </ul>		

<b>Principales alternativas consideradas</b>	No haber regulado la obligación de identificar las bicicletas
<b>CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO</b>	
<b>Tipo de norma</b>	Real decreto
<b>Estructura de la Norma</b>	Cuatro artículos, una disposición final y un anexo
<b>Informes recabados</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Oficina de Coordinación y Calidad Normativa</li> <li>- Consejo Superior de Seguridad Vial.</li> <li>- Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior.</li> <li>- Oficina Presupuestaria del Ministerio del Interior.</li> <li>- Aprobación previa de la Ministra de Política Territorial y Función Pública</li> <li>- Dictamen del Consejo de Estado.</li> </ul> <p style="color: red; margin-top: 10px;"><b>Estos son los informes que, al menos, se deben recabar</b></p>
<b>Trámite de audiencia</b>	<p>Sí</p> <p>Desde el XX de abril hasta el XX de abril de 2019. No ha habido observaciones al respecto.</p>

<b>ANALISIS DE IMPACTOS</b>		
<b>ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS</b>	Artículo 149.1.21ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.	
<b>IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO</b>	Efectos sobre la economía en general	La norma no tiene efectos sobre la economía
	En relación con la competencia	<input checked="" type="checkbox"/> la norma no tiene efectos significativos sobre la competencia <input type="checkbox"/> la norma tiene efectos positivos sobre la competencia <input type="checkbox"/> la norma tiene efectos negativos sobre la competencia

	<p>Desde el punto de vista de las cargas administrativas</p>	<p><input type="checkbox"/> supone una reducción de cargas administrativas</p> <p>Cuantificación estimada: _____</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas</p> <p>Cuantificación estimada: <b>2.250.000 euros</b></p> <p><input type="checkbox"/> no afecta a las cargas administrativas</p>
	<p>Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración del Estado</p> <p><input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales</p>	<p><input type="checkbox"/> implica un gasto: <b>125.000 euros</b> <b>Son cuantías inventadas, cada uno de vosotros ha incorporado la cuantía que ha calculado en función de las cantidades que haya considerado.</b></p> <p><input type="checkbox"/> implica un ingreso</p>

<b>IMPACTO DE GÉNERO</b>	La norma tiene un impacto de género	<input type="checkbox"/> Negativo <input checked="" type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo
<b>OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS</b>	<b>Impacto en materia de seguridad vial (es una opción, no tenéis que haberlo puesto pero en estas clases de normas, por su contenido, sería un impacto a considerar).</b>	
<b>OTRAS CONSIDERACIONES</b>		

## 2. JUSTIFICACIÓN DE LA MEMORIA ABREVIADA.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 3 del Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la memoria del análisis de impacto normativo, cuando se estime que de la propuesta no se derivan impactos apreciables en ninguno de los ámbitos enunciados con respecto a la memoria completa, o estos no sean significativos, se realizará una memoria abreviada.

Como ya os he indicado en la guía didáctica, tenemos que esperar a que se apruebe una nueva Guía Metodológica para saber cuándo un impacto es o no significativo. En este caso hay impacto presupuestario, económico y se impone una nueva carga, por lo tanto, en función de que se consideren significativos o no esos impactos, podríamos justificar la elaboración de una memoria abreviada o, por el contrario, descartar tal posibilidad. **Ambas opciones son correctas siempre y cuando lo hayáis justificado debidamente.**

**Quienes hayáis optado por una memoria abreviada** tendríais que haberlo justificado del siguiente modo:

A tenor de lo expuesto, se elabora una memoria abreviada, por cuanto de este proyecto de real decreto no se derivan impactos apreciables en ninguno de los siguientes ámbitos o, en su caso, estos no son significativos:

**a) Distribución de competencia entre las administraciones públicas:** el Estado tiene competencia exclusiva en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

**b) Impacto económico:** no se regulan materias sobre tarifas y precios; formas de contratación de los trabajadores o de producción, contratación laboral, actividad de investigación, protección de los consumidores, entre otros. Tampoco afecta a la unidad de mercado ni a las pequeñas y medianas empresas

Únicamente afecta desde el punto de vista económico a quienes vayan a circular con bicicletas, al obligarles a adquirir un casco de protección, si bien este impacto no es significativo tal y como se analizará en esta memoria.

**c) Impacto presupuestario:** la aprobación de este real decreto afecta a los presupuestos del Estado en lo que se refiere al coste que va a suponer expedir gratuitamente las identificaciones, aunque dicho impacto no es significativo como se podrá apreciar cuando se proceda a su análisis en esta memoria.

**d) Cargas administrativas:** no es significativo ni el número de cargas, ya que sólo se impone una nueva, ni su cuantía conforme se recoge en el análisis que se hace en esta memoria.

**e) Impacto por razón de género:** en todos ellos el impacto es nulo por cuanto su contenido no incluye ningún tipo de medida contraria a la situación de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres, ni parte de ninguna situación en donde pudiera haber esas desigualdades..

f) **Impacto en la familia, la infancia y la adolescencia: no regula ningún aspecto directamente relacionado con dichos impactos**

**Quienes por el contrario hayáis considerado que no se puede elaborar una memoria abreviada porque estos impactos sí son relevantes, tendríais que haberlo justificado del mismo modo pero indicando qué impactos sí consideráis relevantes lo que impide que se pueda elaborar una memoria abreviada.**

El objeto de esta prueba era que analizarais esos impactos para llegar a una u otra conclusión. No obstante, ya sabéis que sólo cuando se elabora una memoria abreviada hay que justificarlo, si se elabora una memoria completa no hay que justificarlo.

### **3. OBJETIVOS**

El número tan elevado de infracciones cometidas por bicicletas, y la imposibilidad de identificar a sus conductores quedando impunes, lo que facilita, en cierta medida, su reincidencia al no ser sancionados, son los elementos claves para determinar qué resultados se pretenden conseguir con las medias contenidas en este proyecto.

Lo lógico sería partir de los datos disponibles en cuanto a infracciones cometidas por conductores de bicicletas captadas por radar como puedan ser no respetar los semáforos ni los pasos de cebra, o la circulación por zonas donde está prohibido.

Además, habría que tener en cuenta los datos disponibles en cuanto al número de accidentes en los que está implicada una bicicleta y en los que, al no utilizar un sistema de protección, los daños físicos han sido más graves.

Teniendo en cuenta estas cuestiones podemos establecer como principales objetivos de este real decreto los siguientes:

- **eliminar la impunidad de los conductores de bicicletas** cuando cometen infracciones, ya que podrán ser identificados y, por lo tanto, serán sancionados.

- **disminuir el número de infracciones cometidas por los conductores de bicicletas**, pues la posibilidad de ser sancionados hará que los conductores sean más prudentes a la hora de cometer una infracción.

- **reducir la gravedad de los daños y lesiones que puedan sufrir los conductores de bicicletas**, ya que el uso del casco contribuirá a que, en caso de accidente, el conductor esté más protegido contribuyendo a que la gravedad de las lesiones sea menor, todo ello en beneficio de su propia seguridad

- **aumentar la seguridad vial** por cuanto el comportamiento de los conductores entre los que se incluyen a los conductores de bicicletas será en su conjunto mejor, ya que en muchos casos acciones imprudentes como saltarse un semáforo o un stop tienen como consecuencia accidentes, con el consiguiente riesgo para todos los conductores implicados y para los peatones que pueden ser atropellados.

#### **4. ALTERNATIVAS**

**En este caso, la alternativa que habría que haber valorado, al menos, es la de “no hacer nada” ya que en el Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, se establece que el análisis de alternativas comprenderá una justificación de la alternativa de no aprobar ninguna regulación.**

He puesto a propósito en el texto del preámbulo del real decreto lo siguiente:

*“El artículo 10 de la Ley 90/2015, de 2 de enero, de movilidad, habilita al Gobierno para, en caso de considerarse necesario, establecer medidas para identificar a las bicicletas”.*



Se habilita al Gobierno para “*en caso de considerarse necesario*”, establecer medidas para identificar a las bicicletas. Esto quiere decir que no es una obligación establecer dichas medidas, ya que sólo “*en caso de considerarse necesario*”, el Gobierno puede regularlas. Es decir, no es un mandato para que el Gobierno tenga que imponer unas medidas para identificar a las bicicletas, sólo es una habilitación para que si así lo considera oportuno lo haga.

Además, si os fijáis en la fecha que he dado a la Ley (es de 2015 aunque es una norma inventada), durante cuatro años el Gobierno no ha regulado nada respecto a estas medidas porque no lo ha estimado necesario y así podría seguir, sin hacer nada o lo que es lo mismo, sin regular nada.

En este contexto, para analizar la alternativa de “no establecer o regular ninguna medida”, deberían tenerse en cuenta cuales son las consecuencias derivadas de seguir sin regular nada durante más tiempo, es decir sin establecer medidas identificativas para las bicicletas. Teniendo en cuenta los datos que nos proporciona el preámbulo, estas consecuencias serían principalmente las siguientes:

- Los conductores de bicicletas seguirían quedando impunes cuando cometieran una infracción captada por radar al no ser posible su identificación y por lo tanto, sin recibir la correspondiente sanción. Serían el único colectivo de conductores de vehículos que no podría ser sancionado cuando saltaran un semáforo en rojo, pasaran un stop o un paso de cebra sin parar, circularán en dirección contrario o por vías en donde lo tienen prohibido, entre otras infracciones captadas por radar.

- La reincidencia seguiría siendo un elemento en alza ante la falta generalizada de castigo

- Las conductas imprudentes podrían seguir aumentando y con ellas el número de accidentes poniendo en peligro al propio conductor de la bicicleta, a otros conductores y a peatones.

- La falta de sistemas de protección obligatorios impedirían poner freno a la gravedad de las lesiones sufridas durante un accidente, impidiendo reducir el número de víctimas de tráfico cuando se vea implicada una bicicleta

La alternativa de no regular nada presenta unas consecuencias, en su conjunto, bastante negativas frente a la alternativa de elaborar y aprobar este real decreto para lograr todos y cada uno de los objetivos analizados anteriormente cuyos resultados son muy positivos para los ciudadanos.

Las conclusiones a las que hemos llegado al analizar la alternativa de no hacer nada, refuerzan la decisión adoptada, al fundamentar que la mejor alternativa ha sido la elegida de elaborar y aprobar este proyecto de real decreto cuyos objetivos son mejores para los intereses de los ciudadanos.

## **5. PLAN ANUAL NORMATIVO**

El Consejo de Ministros en la reunión celebrada el X de diciembre de 2018, aprobó el Plan Anual Normativo 2019, entre cuyas normas, en lo que respecta al ámbito de este Departamento, no se incluye este proyecto de real decreto.

El artículo 25.3 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, establece que en el caso de que se eleve para su aprobación por el órgano competente una propuesta normativa que no figure en el Plan Anual Normativo será necesario justificar este hecho en la correspondiente Memoria del Análisis de Impacto Normativo.

En este caso, las razones que justifican que no figure en el citado Plan se debe a que el contenido del proyecto no responde a un mandato que obligue a un desarrollo reglamentario o, en su caso, a una transposición de una Directiva o a la aplicación de una norma comunitaria que permitan programar su aprobación a lo largo de este año.

Por el contrario, tras un estudio y valoración de las circunstancias relacionadas con la circulación de las bicicletas, se ha decidido que era el momento oportuno para dar una solución a

los problemas derivados de la falta de identificación de las bicicletas durante su circulación, así como a la importancia de utilizar medidas de protección. Por esta razón, se ha considerado conveniente iniciar la tramitación de este proyecto para su aprobación a lo largo de este año, a pesar de no haberse incluido en el Plan Anual Normativo.

## 6. IMPACTO ECONÓMICO

El artículo 4 del proyecto establece el **uso obligatorio del casco a todos los conductores de bicicletas durante la circulación.**

Habrá que valorar cuánto puede costar un casco, **vamos a suponer que son 20 euros** el coste medio. Ese sería el coste económico para cada conductor.

**Este es, al menos, el análisis que se debe incluir en este impacto económico, ya que es el impacto directo que desde el punto de vista económico deberán soportar los ciudadanos a los que va dirigida la norma.**

## 7. IMPACTO PRESUPUESTARIO

El artículo 1 dispone que sólo podrán circular las bicicletas que estén identificadas con **el distintivo** que a tales efectos **facilitará gratuitamente la Dirección General de Movilidad.**

El artículo 2 establece que los propietarios de las bicicletas deberán solicitar su inscripción **en el Registro que se cree en la Dirección General de Movilidad.**

El artículo 3 contempla que una vez se proceda a su inscripción, **la Dirección General de Movilidad remitirá al solicitante el distintivo identificativo.**

En estos tres preceptos encontramos la clave para analizar ese impacto presupuestario.

**1º La Dirección General de Movilidad se hará cargo del coste de los distintivos.**

Habrá que calcular de manera aproximada cuánto puede costar cada distintivo. Se supone que en este caso, la citada Dirección General ya habrá contactado con posibles empresas que pueden fabricar estos distintivos y sabrá cuánto puede costar aproximadamente. Vamos a suponer que cada distintivo cuesta 0,50 euros puesto que se expide por duplicado costaría 1 euro por cada bicicleta.

Además, aunque no se sabe cuántas bicicletas querrán registrarse, podemos tener en cuenta el dato de 50.000 bicicletas al que se hace referencia en el preámbulo.

Por lo tanto, **el impacto presupuestario sería el resultado de multiplicar el coste del distintivo 1 euros (0.50 cada uno al ser por duplicado) por el número de 50.000 bicicletas lo que daría un total de 50.000 euros.**

Asimismo, **tendríamos que indicar la aplicación presupuestaria a la que imputaríamos ese gasto.**

**2º La Dirección General de Movilidad tendrá que crear un registro** (lo que sería una base de datos de carácter personal).

Lo más habitual, es que esta clase de registros se lleven a cabo con los medios personales y materiales de los que dispone el Centro Directivo, en este caso la Dirección General de Movilidad, por lo que no supondrían ningún incremento de gasto. De ser así, y como os indico en el temario, en muchas normas se incluye una disposición adicional en donde se indica expresamente que las aplicación de la norma de que se trate no supone un incremento de gasto (tenéis ejemplos en el temario).

En el caso de que no pudiera hacerlos con sus propios medios, habría que explicar cuánto costaría e indicar la aplicación presupuestaria a la que imputaríamos ese gasto.

**3º La Dirección General de Movilidad tendrá que enviar la identificación al domicilio de cada solicitante.**

Se tendrá en cuenta el coste que supone remitir dicha identificación, vamos a suponer que cuesta 1,50 euros, se multiplicará por el número aproximado de 50.000 lo que daría un total de 75.000 euros y se determinará con cargo a qué aplicación presupuestaria deberá imputarse.

**El impacto presupuestario total sería la suma de 50.000 euros (fabricar el distintivo) y 75.000 euros (remitirlo al domicilio), el total sería de 125.000 euros (lo indicaríamos en la ficha del resumen ejecutivo). Si además la creación del registro supone un gasto (según lo que hayáis decidido cada uno), se sumaría también.**

**El impacto presupuestario obliga a solicitar el informe de la Oficina Presupuestaria** (por eso se ha incluido entre los informes que deben solicitarse en la ficha del resumen ejecutivo)

## **8. CARGAS ADMINISTRATIVAS**

El artículo 2 establece que para poder circular, **los propietarios de las bicicletas deberán solicitar su inscripción en el Registro que se cree en la Dirección General de Movilidad.**

Partimos de que la Administración tiene la obligación de poner a disposición de los ciudadanos medios electrónicos para presentar sus solicitudes. Por lo tanto, salvo que expresamente se indique que una solicitud se debe presentar presencialmente (en algunas materias como extranjería o asilo se exige tal circunstancia), todas las solicitudes se

entenderán presentadas por medios electrónicos ya que la Administración pone a disposición de los ciudadanos estos medios, para que la carga sea menor.

**La carga administrativa sería la inscripción por medios electrónicos en un Registro, se cuantifica en 50 euros** (carga número 13 de la tabla, página 78 de la Guía Metodológica). No se trata de la presentación de una solicitud, es una inscripción en el Registro y como tal está expresamente cuantificada en la tabla.

En este caso, es una carga completamente nueva, así que no hace falta comparar con otra normativa anterior.

El dato frecuencia sería uno, ya que se solicita una sola vez, no se establece ninguna renovación ni repetición periódica.

El dato población sería, como en los impactos anteriores, el único del que se dispone 50.000 bicicletas.

El resultado final sería el que se obtiene de multiplicar **50 euros (cuantía de la carga) por 1 (frecuencia) y por 50.000 (población), lo que supone un total de 2.500.000 euros** (se debe citar en la casilla correspondiente de la ficha del resumen ejecutivo).A continuación os facilito un cuadro para que se vea más claro la forma de cuantificar esta carga.

Tipo de carga	Coste de la carga	Frecuencia	Población	Coste
Solicitud de inscripción en el Registro (artículo 2 del proyecto)	50 euros (número 13 de la tabla)	1	50.000	2.500.000 euros

Con los datos que tenemos esta sería la forma correcta de cuantificar esta carga.

Además, puesto que se trata de una carga nueva, en esta memoria sería muy importante fundamentar las razones que la justifican, como por ejemplo la imposibilidad de que su inscripción en el Registro sea de oficio.