

MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO

PROYECTO DE ORDEN DE LA CONSEJERÍA DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS POR LA QUE SE DEROGA LA ORDEN DE ACCESOS A LA RED DE CARRETERAS DE LA COMUNIDAD DE MADRID

RESUMEN EJECUTIVO

1. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

- a) Fines y objetivos perseguidos.
- b) Adecuación a los principios de buena regulación.
- c) Análisis de las alternativas.
- d) La norma proyectada no figura en el Plan Anual Normativo.

2. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO

- a) Contenido.
- b) Análisis jurídico.

3. ANÁLISIS SOBRE LA ADECUACIÓN DE LA PROPUESTA NORMATIVA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS

4. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO

5. DETECCIÓN Y MEDICIÓN DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS

6. IMPACTOS DE CARÁCTER SOCIAL

- a) Impacto por razón de género
- b) Impacto sobre la infancia y adolescencia
- c) Impacto sobre la familia
- d) Impacto sobre orientación sexual, identidad o expresión de género
- e) Impacto en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad



7. OTROS IMPACTOS.

- a) Impacto en la seguridad vial
- b) Impacto sobre la garantía de la unidad de mercado.

8. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN REALIZADA Y JUSTIFICACIÓN PARA PRESCINDIR DEL TRÁMITE DE CONSULTA PÚBLICA

9. CRITERIOS PARA EFECTUAR LA VALORACIÓN EX POST.

10. OTROS. NO INCLUSIÓN EN EL ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA (UE) 2015/1535 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, DE 9 DE SEPTIEMBRE DE 2015, POR LA QUE SE ESTABLECE UN PROCEDIMIENTO DE INFORMACIÓN EN MATERIA DE REGLAMENTACIONES TÉCNICAS Y DE REGLAS RELATIVAS A LOS SERVICIOS DE LA SOCIEDAD DE LA INFORMACIÓN



ANEXO: FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO

Consejería/Órgano Proponente	Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras Dirección General de Carreteras e Infraestructuras	Fecha:	Marzo 2019
Título de la norma	Orden por la que se deroga la Orden de accesos a la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid		
Tipo de Memoria	Normal		
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	Deroga la Orden de 3 de abril de 2002, de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, por la que se desarrolla el Decreto 29/1993, de 11 de marzo, Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid en materia de accesos a la red de Carreteras de la Comunidad de Madrid.		
Objetivos que se persiguen	Mejorar la seguridad vial. Que los criterios técnicos para la toma de decisiones en materia de accesos a la red de carreteras de la Comunidad de Madrid resulten acordes con los nuevos planteamientos de la seguridad vial y de la normativa técnica nacional e internacional, así como con el volumen y composición del tráfico.		
Principales alternativas consideradas	<ul style="list-style-type: none"> - Seguir aplicando una normativa que ya no se ajusta a los parámetros y necesidades actuales en tanto se redacta, tramita y aprueba una nueva orden de accesos en el ámbito de la Comunidad de Madrid. - Derogar la Orden de 3 de abril de 2002, de accesos a la red de Carreteras de la Comunidad de Madrid. (Opción elegida). 		
CONTENIDO Y ANALISIS JURIDICO			
Tipo de Norma	Orden		
Estructura de la Norma	La Orden se estructura en un artículo único, y una disposición final única.		
Informes recabados	<p>Se solicitarán los siguientes informes preceptivos.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dirección General de la Mujer. - Dirección General de la Familia y del Menor. - Dirección General Servicios Sociales e Integración Social. 		



	<p>- Dirección General Presupuestos y Recursos Humanos.</p> <p>- Servicios Jurídicos de la Comunidad de Madrid.</p>	
Trámite de consulta pública	<p>Al no suponer la imposición de obligaciones relevantes a sus destinatarios sino, por aplicación supletoria, la aplicación de unos criterios más flexibles y adecuados a la realidad actual, los recogidos en el capítulo 9 de la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras del Ministerio de Fomento, aprobada por Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, (BOE de 4 de marzo de 2016), se considera que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26. 2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, puede prescindirse del trámite de consulta pública.</p>	
Trámite de Audiencia/Información Pública	<p>Sí. La orden se publicará en el Portal de transparencia, para su sometimiento al trámite de audiencia y de información pública.</p> <p>En este trámite se recabará además la opinión de</p> <ul style="list-style-type: none"> - La Federación de municipios de Madrid (FMM). - El Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid 	
ANALISIS DE IMPACTOS		
ADECUACION AL ORDEN DE COMPETENCIAS	<p>Esta Orden se formula dentro del ámbito de competencias de la Comunidad de Madrid, con base en el artículo 26.1.6 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid, aprobado por la Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, que atribuye a la Comunidad de Madrid la competencia exclusiva en materia de carreteras y caminos cuyo itinerario discorra íntegramente en el territorio de la Comunidad de Madrid. (En consonancia con el artículo 148.1.5ª de la Constitución Española)</p>	
IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO	Efectos sobre la Economía en General	Del contenido del proyecto se deriva que no tiene impacto sobre la economía en general.
	En relación con la competencia	La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia.
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	No afecta a las cargas administrativas.
	Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma	No Implica gastos ni ingresos.
IMPACTO DE GENERO	La norma tiene un impacto de género	Nulo
IMPACTO EN MATERIA DE FAMILIA	La norma tiene un impacto de familia, infancia y adolescencia	Nulo
IMPACTO EN SEGURIDAD VIAL	<p>La norma propuesta tendrá un impacto positivo sobre la seguridad vial, al permitir nuevos accesos a carreteras existentes con mejores condiciones incrementando la seguridad vial así como reordenar los accesos existentes en aquellos puntos donde se constata un incremento de la accidentalidad y que con la normativa actual no se pueden acondicionar debido a los requisitos técnicos exigidos de la Orden actual.</p>	
IMPACTO EN LA UNIDAD DE MERCADO	La norma tiene un impacto en la unidad de mercado	Nulo



1. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

a) Fines y objetivos perseguidos.

La finalidad última de la propuesta de orden por la que se deroga la Orden de accesos a la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid es mejorar la seguridad vial. El objetivo de esta norma es que los criterios técnicos para la toma de decisiones en materia de accesos a la red de carreteras de la Comunidad de Madrid resulten acordes con los nuevos planteamientos de la seguridad vial y de la normativa técnica nacional e internacional, así como con el volumen y composición del tráfico.

b) Adecuación a los principios de buena regulación.

Esta Orden se adecúa a los principios de buena regulación previstos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y, en particular a los principios de necesidad y eficacia, así como de proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

Su adecuación a los **principios de necesidad y eficacia** obedece a la necesidad de aplicar una normativa adaptada a la realidad y necesidades actuadas, suprimiendo requisitos que actualmente no son adecuados desde una perspectiva técnica y permitiendo aplicar en un plazo de tiempo muy reducido criterios técnicos acordes con los nuevos planteamientos de la seguridad vial y de la normativa técnica nacional e internacional, así como con el volumen y composición del tráfico en materia de accesos a la red de carreteras de la Comunidad de Madrid.

Asimismo, se adecúa al **principio de proporcionalidad**, ya que se viene a derogar una orden que no se adecúa a los nuevos planteamientos de la seguridad vial y de la normativa técnica nacional e internacional. Los nuevos criterios técnicos que sustituirán a los de la orden derogada para la toma de decisiones en materia de accesos a la red de carreteras de la Comunidad de Madrid serán los de la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras, aprobada por Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, (BOE de 4 de marzo de 2016), por aplicación supletoria por lo que da lugar a un marco normativo predecible, claro, y que se viene aplicando en el ámbito estatal desde hace dos años.

De la misma forma, esta Orden se adecúa al **principio de seguridad jurídica**, dado que su tramitación se ajusta al procedimiento previsto en la normativa vigente de aplicación: Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y, al artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, aplicable por supletoriedad. Además, el hecho de que la aplicación de la norma va a suponer emplear los criterios aprobados con anterioridad por la normativa estatal, por supletoriedad, contribuye a garantizar la seguridad jurídica.

La tramitación de esta Orden, se adecua al **principio de transparencia**, dado que se publicará en el Portal de transparencia, para su sometimiento al trámite de audiencia y de información pública previsto en el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno y en el artículo 133.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y se recabará la opinión de la Federación de municipios de Madrid (FMM) y del Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid.

Al no suponer la imposición de obligaciones relevantes a sus destinatarios sino, por aplicación supletoria, la aplicación de unos criterios más flexibles y adecuados a la realidad actual, los



recogidos en el capítulo 9 de la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras del Ministerio de Fomento, aprobada por Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, (BOE de 4 de marzo de 2016), se considera que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26. 2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, puede prescindirse del trámite de consulta pública.

Además, en el presente caso, se trata de una orden de derogación que va a suponer la aplicación por supletoriedad de una normativa estatal ya aprobada y en vigor hace dos años, y no de la aprobación de una norma específica para el ámbito de la Comunidad de Madrid.

Finalmente, al no suponer la imposición de nuevas cargas administrativas para los destinatarios de la norma, se adecúa al principio de **eficiencia**.

c) Análisis de las alternativas.

Esta orden de derogación constituye la mejor alternativa para poder aplicar lo antes posible criterios técnicos acordes con los nuevos planteamientos de la seguridad vial y de la normativa técnica nacional e internacional, así como con el volumen y composición del tráfico en materia de accesos a la red de carreteras de la Comunidad de Madrid. Se considera que es la solución más eficaz y eficiente para resolver en breve la situación planteada.

Las otra alternativa sería seguir aplicando una normativa que ya no se ajusta a los parámetros y necesidades actuales, en tanto se redacta, tramita y aprueba una nueva orden de accesos en el ámbito de la Comunidad de Madrid y retrasando hasta ese momento la derogación de la normativa actual.

Por lo expuesto, se considera que el presente proyecto de orden es la opción óptima y más eficiente, ya que se trata de una actuación normativa muy sencilla que permitirá para resolver en breve plazo de tiempo la situación planteada.

d) La norma proyectada no figura en el Plan Anual Normativo

Esta propuesta normativa no figura en el Plan Anual Normativo de la Comunidad de Madrid para el año 2019, aprobado por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 24 de abril de 2018, (BOCM 3.5.2018) dado que, a dicho Plan sólo se han incorporado los proyectos de ley y los decretos, y no las órdenes, pues, tal como indica el preámbulo del citado Acuerdo, *“una de las funciones que cumple la planificación normativa es dar a conocer a todos los ciudadanos y empresas las normas previstas para su aprobación en cada año natural, lo que a su vez, incrementa la transparencia de la producción normativa del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid”*.

(El mismo criterio, se siguió en el Plan Anual Normativo de la Comunidad de Madrid para 2018, en el que se incluyeron los proyectos de decretos y proyectos de ley, pero no los proyectos de orden, que son competencia de los consejeros).

Así pues, al ser la presente propuesta normativa una propuesta de orden, no figura en el Plan Anual Normativo de la Comunidad de Madrid para el año 2019.

2. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO

a) Contenido

El contenido de la orden es la derogación de la Orden de 3 de abril de 2002, de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, por la que se desarrolla el Decreto 29/1993, de 11 de



marzo, Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid en materia de accesos a la red de Carreteras de la Comunidad de Madrid.

b) Análisis jurídico

Se trata de una norma que se limita a derogar otra dictada con anterioridad con igual rango normativo.

En sustitución de la norma derogada se aplicará, por supletoriedad, el capítulo 9 “Conexiones y accesos a las carreteras” de la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras, (BOE de 4 de marzo de 2016).

La aplicación del CAPÍTULO 9. 2 CONEXIONES Y ACCESOS A LAS CARRETERAS de manera supletoria a la Orden de Accesos a la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid permitirá autorizar y aprobar proyectos de conexiones y accesos a las carreteras de la Comunidad de Madrid con unas condiciones relativas más acordes a la realidad urbanística existente, ya que la aplicación de la Orden de la Comunidad de Madrid conllevaría unos costes desproporcionados o la imposibilidad física por problemas de espacio debido a que las distancias mínimas que se exigen entre las secciones características de salidas y/o entradas consecutivas no se pueden ajustar a la Orden actual, incidiendo negativamente en la seguridad vial de la carretera.

La aplicación de la Orden ministerial admite que los proyectos de reordenación de conexiones y accesos tengan características inferiores a las especificaciones, tanto en distancias como en tipología, con un análisis de solución propuesta que determine que la nueva configuración de dichas conexiones y de dichos accesos mejore la situación anterior desde el punto de vista de la seguridad vial.

No obstante, la Comunidad de Madrid, en ejercicio de sus competencias, y en desarrollo de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid y de su Reglamento, aprobado por Decreto 29/1993, de 11 de marzo, podrá dictar una normativa propia en materia de accesos a sus carreteras cuando lo estime conveniente, en aplicación de lo dispuesto en la disposición Final Segunda de dicho Decreto.

3. ANÁLISIS SOBRE LA ADECUACIÓN DE LA PROPUESTA NORMATIVA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS

El Proyecto de Orden se ajusta al orden constitucional de distribución de competencias, ya que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 148.1.5ª de la Constitución Española, las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en materia de las carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma.

De conformidad con dicho precepto el artículo 26.1.6 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, establece que la Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de carreteras y caminos cuyo itinerario discorra íntegramente en el territorio de la Comunidad de Madrid.



4. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO

La presente norma no va a tener impacto económico, puesto que los sectores afectados por la misma, Ayuntamientos y propietarios que soliciten accesos a la red de carreteras de la Comunidad de Madrid, no van a tener obligaciones adicionales como consecuencia de la aprobación de la norma propuesta, sino que, por el contrario, la derogación de la norma y la consiguiente aplicación supletoria de la normativa estatal supondrá la aplicación de unos criterios más flexibles que los que se propone derogar, especialmente en los accesos de carreteras ya existentes, que son la mayoría.

La orden propuesta no va a tener impacto presupuestario, puesto que no va suponer ningún gasto ni ingreso adicional para la Comunidad de Madrid.

5. DETECCIÓN Y MEDICIÓN DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS

La aprobación de la orden de derogación no supone modificación alguna respecto a las cargas administrativas de empresas y ciudadanos. La nueva situación normativa no va a suponer para los destinatarios de la norma, empresas y ciudadanos que soliciten accesos a las carreteras de la red viaria de la Comunidad de Madrid, ninguna nueva tarea administrativa para cumplir con las obligaciones de la norma, ya que la documentación que deben presentar para solicitar accesos a las carreteras de la Comunidad de Madrid no se modifica; únicamente supondrá la aplicación de unos criterios técnicos distintos para resolver dichas solicitudes de accesos a las carreteras de la red viaria de la Comunidad de Madrid.

6. IMPACTOS DE CARÁCTER SOCIAL

a) Impacto por razón de género

La Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para evaluar el impacto de género de las disposiciones normativas que elabore el Gobierno, siguiendo orientaciones internacionales y comunitarias al respecto, ha integrado la perspectiva de género en la labor normativa, obligando a analizar las consecuencias que previsiblemente se seguirán para los hombres y las mujeres antes de adoptar una iniciativa normativa o una medida reglamentaria.

Dado que el proyecto de Orden que se remite, afecta por igual a hombres y mujeres y no contiene aspecto alguno del que pudieran derivarse situaciones de distinta incidencia de la norma en los destinatarios de la norma en función de si se trata de hombres o mujeres, no tiene impacto por razón de género.

b) Impacto sobre la infancia y adolescencia

Tampoco contiene aspecto alguno del que pudieran derivarse situaciones de distinta incidencia de la norma en los destinatarios de la norma en función de su edad, por lo que no tiene impacto alguno sobre la infancia ni adolescencia. (Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia).



c) Impacto sobre la familia

La orden propuesta no contiene ningún aspecto del que pudieran derivarse situaciones de distinta incidencia en los destinatarios de la norma en función de las condiciones familiares, por lo que no tiene impacto alguno sobre la familia. (Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia y Ley 40/2013, de 18 de noviembre, de Protección de las Familias Numerosas, modificada por la ley citada).

d) Impacto sobre orientación sexual, identidad o expresión de género

Tampoco contiene aspecto alguno del que pudieran derivarse situaciones de distinta incidencia de la norma en los destinatarios de la norma en función de su orientación sexual, identidad o expresión de género, por lo que no genera impacto por razón de orientación sexual, identidad o expresión de género. (Ley 2/2016, de 29 de marzo, de Identidad y Expresión de Género e Igualdad Social y no Discriminación de la Comunidad de Madrid y en la Ley 3/2016, de 22 de julio, de Protección Integral contra la LGTBifobia y la Discriminación por Razón de Orientación e Identidad Sexual en la Comunidad de Madrid).

e) Impacto en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad

El proyecto de norma que se remite no contiene aspecto alguno del que pudieran derivarse situaciones de distinta incidencia de la norma en los destinatarios de la norma en función de las distintas situaciones de capacidad, por lo que no tiene impacto ni supone discriminación en este ámbito.

7. OTROS IMPACTOS

a) Impacto en la seguridad vial

La norma propuesta tendrá un impacto positivo sobre la seguridad vial, al permitir nuevos accesos a carreteras existentes con mejores condiciones incrementando la seguridad vial así como reordenar los accesos existentes en aquellos puntos donde se constata un incremento de la accidentalidad y que con la normativa actual no se pueden acondicionar debido a los requisitos técnicos exigidos de la Orden actual.

b) Impacto sobre la garantía de la unidad de mercado.

Por su contenido, la Orden propuesta no tiene incidencia alguna en la unidad de mercado, al no implicar ninguna obstaculización de la libre circulación de bienes y servicios en todo el territorio nacional ni introducir desigualdad en las condiciones básicas del ejercicio de la actividad económica, cumpliendo así lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado.



8. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN REALIZADA Y JUSTIFICACIÓN PARA PRESCINDIR DEL TRÁMITE DE CONSULTA PÚBLICA

a) Consulta pública.

Al no suponer la imposición de obligaciones relevantes a sus destinatarios sino, por aplicación supletoria, la aplicación de unos criterios más flexibles y adecuados a la realidad actual, los recogidos en el capítulo 9 de la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras del Ministerio de Fomento, aprobada por Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, (BOE de 4 de marzo de 2016), se considera que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26. 2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, puede prescindirse del trámite de consulta pública.

Además, en el presente caso, se trata de una orden de derogación que va a suponer la aplicación por supletoriedad de una normativa estatal ya aprobada y en vigor hace dos años, y no de la aprobación de una norma específica para el ámbito de la Comunidad de Madrid.

b) Audiencia e información pública.

La orden se publicará en el Portal de transparencia, para su sometimiento al trámite de audiencia y de información pública previsto en el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno y en el artículo 133.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En esta fase se recabará la opinión de las siguientes organizaciones y asociaciones:

- Federación de municipios de Madrid (FMM).
- Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid.

c) Informes preceptivos

Se solicitarán los siguientes informes preceptivos:

- Dirección General de la Mujer.
- Dirección General de la Familia y del Menor.
- Dirección General Servicios Sociales e Integración Social.
- Dirección General Presupuestos y Recursos Humanos.
- Servicios Jurídicos de la Comunidad de Madrid.



9. CRITERIOS PARA EFECTUAR LA VALORACIÓN EX POST

No procede. Dado que este proyecto normativo no está incluido en el Plan Anual Normativo de la Comunidad de Madrid para el año 2019, aprobado por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 24 de abril de 2018, (BOCM 3.5.2018), no procede efectuar un análisis de resultados de la misma, puesto que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 25.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, será el Plan Anual Normativo el que establezca qué normas habrán de someterse a un análisis sobre los resultados de su aplicación.

10. OTROS. JUSTIFICACIÓN DE LA NO INCLUSIÓN DE ESTA NORMA EN EL ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA (UE) 2015/1535 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, DE 9 DE SEPTIEMBRE DE 2015, POR LA QUE SE ESTABLECE UN PROCEDIMIENTO DE INFORMACIÓN EN MATERIA DE REGLAMENTACIONES TÉCNICAS Y DE REGLAS RELATIVAS A LOS SERVICIOS DE LA SOCIEDAD DE LA INFORMACIÓN

Con la finalidad de garantizar el adecuado funcionamiento del mercado interior, y la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales, y, más concretamente, evitar obstáculos comerciales que deriven de reglamentaciones técnicas, salvo que sean necesarios para satisfacer exigencias imperativas y que persigan un fin de interés general, se ha dictado la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información.

El artículo 1 de dicha directiva contiene las definiciones.

Define “producto” como *“cualquier producto de fabricación industrial y cualquier producto agrícola, incluidos los productos pesqueros”*.

Define “servicio” como *“todo servicio de la sociedad de la información, es decir, todo servicio prestado normalmente a cambio de una remuneración, a distancia, por vía electrónica y a petición individual de un destinatario de servicios”*.

Define “especificación técnica” como *“una especificación que figura en un documento en el que se definen las características requeridas de un producto, tales como los niveles de calidad, el uso específico, la seguridad o las dimensiones, incluidas las prescripciones aplicables al producto en lo referente a la denominación de venta, la terminología, los símbolos, los ensayos y métodos de ensayo, el envasado, el marcado y el etiquetado, así como los procedimientos de evaluación de la conformidad”*.

Define “reglamento técnico” como *“las especificaciones técnicas u otros requisitos o las reglas relativas a los servicios, incluidas las disposiciones administrativas que sean de aplicación y cuyo cumplimiento sea obligatorio, de iure o de facto, para la comercialización, prestación de servicio o establecimiento de un operador de servicios o la utilización en un Estado miembro o en gran parte del mismo, así como, a reserva de las contempladas en el artículo 7, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los estados miembros que prohíben la fabricación, importación, comercialización o utilización de un producto o que prohíben el suministro o utilización de un servicio o el establecimiento como prestador de servicios”*.



El artículo 5 de la directiva establece que los Estados miembros comunicarán inmediatamente a la Comisión todo proyecto de reglamento técnico, salvo que se trate de una transposición íntegra de una norma internacional o europea y que justificarán las razones por las que es necesario dicho reglamento técnico.

La orden por la que se deroga la Orden de 3 de abril de 2002, de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, por la que se desarrolla el Decreto 29/1993, de 11 de marzo, Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid en materia de accesos a la red de Carreteras de la Comunidad de Madrid, no sólo no afecta en ninguna medida a la libre circulación de mercancías, productos y servicios, sino que no constituye un Reglamento técnico de los definidos en la Directiva (UE) 2015/1535, por lo que no está incluida en el ámbito de aplicación de dicha Directiva.

Por tanto, la presente orden no debe ser comunicada a la Comisión como proyecto de reglamento técnico.

LA DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS

