

MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE ORDEN POR LA QUE SE REGULAN LOS CURSOS DE SENSIBILIZACIÓN Y REEDUCACIÓN VIAL PARA LOS TITULARES DE UN PERMISO O LICENCIA DE CONDUCCION.

1.FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO

Ministerio / Órgano proponente	Ministerio del Interior	Fecha	25 de julio de 2023
Título de la norma	Proyecto de Orden por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción.		
Tipo de Memoria	Normal	Abreviada	X
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	Se desarrolla el proyecto de orden ministerial, a fin de regular los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción y mas concretamente su duración, contenido y requisitos, así como los mecanismos de certificación y control de los mismos.		
Objetivos que se persiguen	Regular los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción previstos en el Anexo III del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a		

	<p>Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.</p> <p>Posibilitar la modificación de los comportamientos de los conductores reiteradamente infractores, así como habilitar un mecanismo que les permita recuperar los puntos que les han sido detraídos de su autorización para conducir como consecuencia de las sanciones firmes que les han sido impuestas y obtener de nuevo, en su caso, la autorización tanto a quienes hayan perdido la totalidad de los puntos como a quienes se hayan visto privados del derecho a conducir por sentencia firme.</p> <p>Dar cumplimiento al mandato y habilitación contenidos en el artículo 62.5, del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre, en virtud de la habilitación contenida en la disposición final tercera de dicha norma.</p>
<p>Principales alternativas consideradas</p>	<p>De conformidad con los artículos 62.5, segundo párrafo y anexo III del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre, que expresamente establece su regulación mediante orden ministerial y habilita a tal efecto al Ministerio del Interior, no se han considerado otras alternativas.</p>

Tipo de norma	Orden
Estructura de la norma	La orden dispone de ocho artículos, una disposición transitoria, una disposición derogatoria, dos disposiciones finales y dos anexos.
Informes Recabados	<ul style="list-style-type: none"> - Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior. - Oficina Presupuestaria -Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. -Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital -Ministerio de Hacienda y Función Pública -Secretaría de Estado de Seguridad. -Dirección General de Protección Civil y Emergencias -Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. - Dictamen del Consejo de Estado.
Trámite de Audiencia	<ul style="list-style-type: none"> - Se prescindió del trámite de consulta pública previa de conformidad al apartado 2 del artículo 26 de la Ley 50/1997 de 27 de noviembre del Gobierno. - Audiencia e información pública a través la publicación del proyecto en la página web del Ministerio de Interior y de la solicitud de informe a las organizaciones o asociaciones afectadas por la norma.
ANÁLISIS DE IMPACTOS	

ADECUACIÓN ORDEN DE COMPETENCIAS	¿Cuál es el título competencial prevalente? Artículo 149.1.21ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.	
IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO	Efectos sobre la economía en general	
	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
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	<input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas. Cuantificación Estimada: <input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas. Cuantificación Estimada:

		<input checked="" type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.
	<p>Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma</p> <p>No afecta a los presupuestos de la Administración del Estado</p> <p>Presupuestos de otras Administraciones Territoriales: No se prevé impacto alguno en los presupuestos de las Comunidades Autónomas con competencias en materia de tráfico. No afecta a la Administración Local</p>	<input type="checkbox"/> implica un gasto. <input type="checkbox"/> Implica un ingreso:
IMPACTO DE GÉNERO	La norma tiene un impacto de género	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo X Positivo <input type="checkbox"/>
OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS		

OTRAS CONSIDERACIONES	
----------------------------------	--

2. JUSTIFICACIÓN DE LA MEMORIA ABREVIADA.

Esta memoria se ha elaborado de acuerdo con lo previsto en el artículo 26.3 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, en la redacción dada al mismo por la disposición final tercera de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en el Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo, y en la Guía Metodológica para su elaboración, aprobada por Acuerdo de Consejo de Ministros de 11 de diciembre de 2009.

De conformidad con lo establecido en el artículo 3 del Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, se elabora una memoria abreviada, toda vez que de la propuesta normativa no se derivan impactos significativos en los ámbitos previstos para la memoria completa que se indican a continuación:

- a) Impacto económico general: 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, relación con economías de otros países o incidencia en pequeñas empresas. Tampoco afecta su contenido a la competencia, la unidad de mercado y la competitividad.

- b) La norma tiene un impacto nulo por razón de género, en la infancia y adolescencia, y en la familia.

3. OPORTUNIDAD DE LA NORMA: MOTIVACIÓN, OBJETIVOS, PRINCIPIOS DE BUENA REGULACIÓN Y PLAN ANUAL NORMATIVO.

a. Motivación y objetivos perseguidos.

El objetivo de la presente orden es la regulación de la duración, contenido y requisitos de los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción, a los que el texto refundido de la Ley sobre el Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, asigna capacidad recuperadora de puntos y de la autorización para conducir en caso de pérdida de la totalidad de ellos.

Regulada la materia hasta esta fecha por lo dispuesto en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre, y en la Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción, procede 18 años después, la actualización y renovación del contenido de dicha orden a fin de incorporar todos aquellos aspectos que permitan la implementación de la experiencia acumulada, el ajuste de los tiempos y contenidos de dichos cursos y la participación obligada en el desarrollo de los mismos de las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico, en la convicción de que su aportación resulta insustituible e imprescindible en unos cursos con vocación reeducadora.

En consecuencia, son varios los objetivos fundamentales del proyecto, a saber, la actualización de la regulación de los cursos, ajuste de su contenido, duración, efectos y requisitos a la luz de la experiencia acumulada, e inclusión obligatoria en ambas modalidades de cursos de la participación activa de las asociaciones de víctimas de tráfico.

En relación a dos de las novedades incorporadas, procede exponer las razones de su inclusión. La primera de ellas, relativa a la duración de los cursos y en particular a su reducción de 12 a 10 horas, responde a un necesario ajuste recomendado por la experiencia, que ha demostrado que una duración mayor no redundaría en una mejor formación, sino al contrario, resulta mucho más eficiente una redistribución de los tiempos dedicados a cada bloque y la correlativa actualización del contenido de los mismos.

En relación a la imposición obligatoria de participación de las víctimas de accidentes de tráfico en el desarrollo de los cursos, se trata esta de una de las novedades principales de la regulación objeto del presente proyecto, pues se quiere incluir con carácter taxativo la participación de las víctimas de tráfico en la convicción, avalada por años de experiencia, de que el testimonio de las víctimas resulta clave en un sistema de reeducación y toma de conciencia por suponer la evidencia más plausible de las consecuencias que las conductas que el propio curso pretende erradicar pueden acarrear.

Se trata, en última instancia, de humanizar y dotar de identidad real a las consecuencias de determinadas actitudes, de evidenciar, como ningún otro medio puede, los efectos de ciertas decisiones de forma realista y directa.

b. Análisis de alternativas.

No se han contemplados alternativas normativas o de otra índole que pudieran haber permitido una regulación y canalización de los procedimientos destinados a la realización de los cursos de referencia, toda vez que la propia Ley sobre el Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, designa la orden ministerial como el instrumento regulatorio idóneo a tal efecto y habilita de forma expresa al Ministerio del Interior para su impulso, desarrollo y aprobación

c. Adecuación a los principios de buena regulación.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, esta orden se ajusta a los principios de buena regulación.

Principios de necesidad y eficacia. Esta iniciativa normativa es la única e idónea para posibilitar la actualización de la regulación de los cursos de sensibilización y reeducación vial con eficacia recuperadora de puntos o del permiso, en los términos que disponen los artículos 65, 71 y anexo III y IX de la Ley sobre el Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Principio de proporcionalidad. La orden contiene la regulación imprescindible para alcanzar el objetivo propuesto, no existiendo otras medidas menos restrictivas de derechos o que impongan menos obligaciones a los destinatarios.

Principio de seguridad jurídica. La norma es coherente con el resto del ordenamiento jurídico, y resulta aún más oportuna, si cabe, una vez modificada la Ley sobre el Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial por mor del Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, por el que se adoptan y prorrogan determinadas

medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania, de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad; de transposición de Directivas de la Unión Europea en materia de modificaciones estructurales de sociedades mercantiles y conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores; y de ejecución y cumplimiento del Derecho de la Unión Europea.

De esta manera se genera un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre, que facilita su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, la actuación tanto de los potenciales destinatarios de los cursos regulados, como de los propios centros y/o agentes impartidores de los mismos

Principio de transparencia. Durante el procedimiento de elaboración de la norma se ha permitido la participación activa de los potenciales destinatarios a través del trámite de audiencia e información pública.

Principio de eficiencia. La regulación propuesta supone una vía de mejora de la formación vial en tanto se incorpora las modificaciones derivadas de la experiencia acumulada desde el año 2005 y permite el ajuste, en consecuencia, de los cursos, de su contenido, de su duración así como la imposición obligatoria de la participación de las asociaciones de víctimas en el desarrollo de los mismos, en la seguridad de que su participación resulta ineludible para la consecución de uno de los objetivos máximos, cual es la toma de conciencia de las consecuencias reales de ciertas conductas y la reversión, por tanto de las mismas.

Se trata en última instancia, de incrementar el resultado reeducador perseguido por los cursos y en consecuencia dotar de mayor significado a los efectos asociados, esto es, la recuperación parcial de puntos o la del mismo permiso.

d. Plan anual normativo

El rango de la norma objeto del presente proyecto, esto es, orden ministerial, impide que la misma sea considerada, a efectos del plan anual normativo

4. CONTENIDO: ESTRUCTURA, RESUMEN Y NOVEDADES

La orden se compone de ocho artículos, una disposición transitoria, una disposición derogatoria, dos disposiciones finales y dos anexos.

El artículo 1 describe el objeto de la orden, en los mismos términos que la orden que el presente proyecto pretende derogar, esto es la regulación de los cursos de sensibilización y reeducación vial para la recuperación de puntos o como requisito previo para obtener nuevamente la autorización para conducir por haber perdido esta su vigencia por pérdida total de puntos o para volver a conducir tras haber recaído sentencia firme por la comisión de un delito castigado con la privación del derecho a conducir un vehículo a motor o un ciclomotor.

El artículo 2 se refiere al objetivo de los cursos reproduciendo exactamente el contenido del artículo 2 de la orden actualmente vigente, esto es, sensibilizar sobre las consecuencias de ciertas conductas y reeducar los comportamientos de los usuarios a fin de evitar la mismas.

El artículo 3 por su parte reproduce con exactitud el contenido de su homólogo en la vigente orden de 2005, estableciendo los tipos de cursos que se disponen en función de los efectos perseguidos.

El artículo 4 concreta la regulación específica de los cursos de recuperación parcial de puntos, introduciendo varias novedades respecto al régimen precedente, a saber:

- Se reducen las horas en las que se desarrollarán dichos cursos, pasando de una duración de 12 horas a las 10 que arroja el texto actual. En consecuencia, quedan también redistribuidas dichas horas entre los diferentes bloques y contenidos.

- Se incluye la intervención obligatoria de una hora de duración de una víctima de accidente de tráfico que además debe pertenecer a una asociación o entidad sin ánimo de lucro que cumpla determinados requisitos, convenientemente enumerados en el texto.
- Se contempla un doble mecanismo para acreditar la participación de la víctima ponente, bien a través de la suscripción de convenio o acuerdo entre los centros de impartición y las asociaciones o entidades, o a través de un certificado que acredite la pertenencia del ponente a dicha asociación o entidad.
- Se incluye la posibilidad excepcional de que dicha intervención sea sustituida por materiales audiovisuales, en ciertas condiciones.
- Se reducen las horas destinadas a la parte específica a un máximo de tres.
- Se incluye una parte de contenido variable.
- Se introduce el concepto de perfil infractor a fin de permitir una clasificación de los destinatarios en función de las infracciones cometidas y las circunstancias de las mismas, con objeto de posibilitar una personalización de la formación que redunde en un mejor aprovechamiento.

El artículo 5, regula los cursos de recuperación del permiso o la licencia de conducción, estableciendo varias novedades respecto a la regulación contenida en la vigente orden, esto es:

- Se reduce la duración de 24 a 20 horas, redistribuyéndose el contenido y los bloques en lógica consecuencia.
- Se incluye la intervención obligatoria de una hora de duración de una víctima de accidente de tráfico que además debe pertenecer a una entidad u

organización sin ánimo de lucro que cumpla determinados requisitos, convenientemente enumerados en el texto.

- Se incluye una parte de contenido variable.
- Se contempla un doble mecanismo para acreditar la participación de la víctima ponente, bien a través de la suscripción de convenio o acuerdo entre los centros de impartición y las asociaciones o a través de un certificado que acredite la pertenencia del ponente a la entidad u organización que corresponda.
- Se incluye la posibilidad excepcional de que dicha intervención sea sustituida por materiales audiovisuales en ciertas condiciones.

El artículo 6 desgrana el desarrollo de los cursos y las especificaciones prácticas de su desempeño, en particular la imposibilidad de que coincidan alumnos de diferentes tipologías de cursos, de que se agrupen por perfil infractor, el periodo máximo de dilación en el tiempo de dichos cursos, sistemas de control de asistencia, y la posibilidad de que el contenido de la parte específica pueda realizarse de forma online, en un ejercicio de adaptación y aprovechamiento de las nuevas tecnologías.

En relación a la imposibilidad de que coincidan en la misma aula y al mismo tiempo cursos de recuperación parcial de puntos y cursos de recuperación del permiso, obedece esta prescripción a que, a pesar de ser el mismo temario en ambos cursos, la duración de la parte común de los cursos de recuperación parcial es de 7 horas y sin embargo la duración común de los cursos de recuperación de permiso es de 16 horas, lo que supone por tanto, una diferencia considerable en los contenidos haciendo imposible coincidir estos cursos en la misma aula y al mismo tiempo.

Con respecto a la concreción temporal de desarrollo de los cursos (en un máximo de dos semanas, en jornadas de ocho horas y entre las 7.00 a.m. y las 10.00 p.m.)

responde esta obligación a la necesidad de evitar que los cursos tengan una duración excesiva en el tiempo que puede afectar negativamente al carácter pedagógico del curso en el cambio de aptitudes del conductor.

Finalmente y con respecto al hecho de que solo una pequeña parte del curso pueda realizarse online, exigiéndose en consecuencia la presencialidad en la mayor parte del mismo, indicar que el contenido de la parte específica es un contenido concreto para cada alumno y no requiere de formador, permitiendo por tanto la posibilidad de realizarse online, sin embargo, en el resto del contenido del curso, es necesaria o bien la presencia del formador o del psicólogo, contando además con la participación de todos los asistentes, para la realización de dinámicas de grupos, en las que entre otros supuestos se plantea a los asistentes una serie de conflictos que lleve a los alumnos a la reflexión y al diálogo.

El artículo 7, recoge el sistema de preinscripción e inscripción de los alumnos a través de aplicaciones informáticas, dotando de regulación normativa una práctica que venía desarrollándose de forma continuada por proporcionar garantías tanto a los alumnos como a los propios centros de impartición.

El artículo 8 contiene las disposiciones relativas a la prueba a la que deben someterse los alumnos tras la finalización del curso de recuperación del permiso de conducción, y respecto de la que no hay cambios sustanciales en relación la regulación contenida en la orden vigente.

La disposición transitoria única, remite al régimen jurídico aplicable a los cursos comenzados con anterioridad a la entrada en vigor de la orden objeto de la presente memoria, que será aquel que rigiese en el momento en que aquellos hubieran comenzado.

La disposición derogatoria única, refiere la derogación expresa de la Orden INT/2596/2005, de 28 de julio por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción.

La disposición final primera se ciñe exclusivamente al título competencial.

La disposición final segunda, queda referida a la entrada en vigor, que se fija al mes de su publicación en el Boletín Oficial del Estado, excepto los anexos I y II que entrarán en vigor a los tres meses de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

El anexo I queda circunscrito al contenido de los cursos respecto del que se ha procedido a una actualización profunda.

El anexo II desarrolla el concepto del perfil de infractor, a fin de posibilitar la creación de perfiles de cursos a razón de 5 perfiles, esto es: velocidad, alcohol y drogas, conductas imprudentes, distracciones y penal, en combinación con 10 áreas temáticas.

5. ANÁLISIS JURÍDICO: FUNDAMENTO JURIDICO Y RANGO, JUSTIFICACIÓN DE LA ENTRADA EN VIGOR Y NORMAS DEROGADAS.

a. Fundamento jurídico y rango normativo

El proyecto tiene su fundamento jurídico último en el artículo 5 c) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Asimismo, el proyecto encuentra cobertura jurídica en el apartado a) de la disposición final tercera del citado texto refundido, que habilita al Ministro del Interior para determinar: *“la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de sensibilización y reeducación vial”*

Por lo tanto, esta orden ministerial se dicta como consecuencia de la previsión normativa estipulada en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Además, el proyecto es conforme con la atribución genérica al Gobierno del ejercicio de la potestad reglamentaria en el artículo 97 de la Constitución, concretada a favor del Consejo de Ministros, en el artículo 5.1.h) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

Por otra parte, desde el punto de vista formal, con arreglo al artículo 24.1.f) de la citada Ley 50/1997, de 27 de noviembre, deben adoptar la forma de órdenes ministeriales las decisiones que aprueben normas reglamentarias de la competencia de los ministros y las resoluciones que deban adoptar dicha forma jurídica.

En consecuencia, el rango de orden ministerial es adecuado en tanto que desarrolla una previsión legal que establece ese particular rango para el desarrollo de la materia objeto de la presente orden y viene a sustituir a la norma que actualmente lo regula, con idéntico rango.

b. Entrada en vigor de la norma.

La fecha de entrada en vigor de la orden no se fija para el 2 de enero siguiente a su aprobación ni al 1 de julio, por extemporánea, sino al mes de su publicación y a los tres meses en el caso de los anexos I y II, de forma que se entiende justificada la no aplicación de las disposiciones de la ley 50/1997, de 27 de noviembre del Gobierno, en relación a su entrada en vigor.

En todo caso, la vigencia de la orden será de naturaleza indefinida, pues es su propósito regular de forma ordinaria el régimen y efectos de impartición de los cursos de referencia, más allá de un sistema transitorio, temporal o provisional. La orden tiene, por tanto, vocación temporal indefinida, y a esos efectos se promueve.

a. Normas derogadas

El proyecto de orden contiene una disposición derogatoria expresa, referida la Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción.

6. IDENTIFICACIÓN DEL TÍTULO COMPETENCIAL PREVALENTE.

El proyecto de orden se dicta de conformidad con lo dispuesto en el artículo 149.1.21^a de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

7. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN Y CONSULTAS.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se ha prescindido del trámite de consulta pública previa dado que el proyecto objeto de la presente memoria no tiene un impacto significativo en la actividad económica, no impone obligaciones relevantes a los destinatarios y regula exclusivamente aspectos parciales de una materia.

Adicionalmente la orden se debe someter a los siguientes trámites:

7.1. Audiencia e Información pública.

El trámite de audiencia e información pública se realizó a través de la publicación del proyecto en el portal web del Ministerio del Interior, de conformidad con lo establecido en los artículos 133.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

El proyecto de orden se publicó en el citado portal web del Ministerio del Interior y se dio un plazo para formular alegaciones. El correo electrónico para la remisión de observaciones fue el siguiente: participacion.normativa@dgt.es.

Así las cosas, han transmitido su parecer las siguientes personas y entidades:

-
-
-

Asimismo, se ha solicitado informe a los miembros del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, según determina el artículo 8.5 d) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, al tratarse de una disposición general que afecta al tráfico, la seguridad vial o la movilidad sostenible. El correo electrónico para la remisión de alegaciones es el siguiente: participacion.normativa@dgt.es.

Que, en el plazo concedido, manifestaron la conformidad con el contenido del texto o la no formulación de observaciones los vocales que representan a los organismos y entidades que se relacionan a continuación:

-
-
-

Asimismo, remitieron observaciones las siguientes entidades:

7.2. Informes evacuados.

Este proyecto de orden se debe someter a los siguientes informes:

- a) Informe de la **Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo cuarto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.
- b) Informe de la **Oficina Presupuestaria**
- c) Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital
- d) Ministerio de Hacienda y Función Pública
- e) Secretaría de Estado de Seguridad
- f) Dirección General de Protección Civil y Emergencias
- g) Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.
- h) Dictamen del **Consejo de Estado**, de conformidad con lo establecido en el artículo 22.3 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de

Estado, por tratarse de una disposición de carácter general que se dicta en ejecución de una ley.

8. ANALISIS DE IMPACTOS

8.1. Impacto económico

No se prevé impacto de índole alguna en el ámbito económico toda vez que la nueva orden se limita a reorganizar y actualizar el contenido de los cursos, matizar su duración, incluir contenidos variables e introducir novedades sin impacto económico como la obligación de la participación de las víctimas o el concepto del perfil infractor.

8.2. Impacto presupuestario

8.2.1. Administración General del Estado.

La orden no tiene un impacto presupuestario en el entorno de gastos, dado que las modificaciones introducidas no requieren de inversiones o adaptaciones informáticas, estando operativos ya cuantos sistemas, plataformas o aplicaciones informáticas menciona la orden objeto de la presente memoria.

8.2.2. Administración de las Comunidades Autónomas y Administración Local.

El proyecto de orden previsiblemente no tendrá impacto presupuestario para la Administración de las Comunidades Autónomas con competencias en materia de tráfico, ni para la Administración Local.

8.3. Detección y medición de cargas administrativas.

El proyecto de orden no supone ni creación ni eliminación de cargas administrativas dado que las novedades y actualizaciones se refieren al contenido y distribución de los tiempos de los cursos.

Por último, y aunque la reducción de la duración de los cursos permite esperar una posible reducción de su precio para el consumidor final, no considerándose el precio carga administrativa para el ciudadano, no se ha procedido a su cálculo y cuantificación.

8.4 Impacto por razón de género.

El proyecto de orden no afecta a la igualdad entre hombres y mujeres, siendo el impacto de género nulo.

8.5. Impacto en la infancia y adolescencia

El impacto en la infancia y adolescencia es, desde el punto de vista práctico nulo, pues necesariamente afecta a individuos mayores de edad. No obstante, y considerando el impacto sobre la formación profesional y la diversificación de aplicaciones profesionales, puede afirmarse un efecto indirecto positivo sobre la adolescencia y el sistema educativo.

8.6. Impacto en la familia

El impacto en la familia es nulo. No existen medidas que incidan negativa o positivamente en el status actual de las familias.

8.7. Impacto por razón de cambio climático

La orden no tendrá impacto alguno sobre el cambio climático.

8.8. Otros impactos

No se aprecian otros ámbitos sobre los que la normativa propuesta pueda desplegar efectos relevantes de necesario análisis.

9. EVALUACIÓN EX POST.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3 del Real Decreto 286/2017, de 24 de marzo, por el que se regulan el Plan Anual Normativo y el Informe Anual de Evaluación Normativa de la Administración General del Estado y se crea la Junta de Planificación y Evaluación Normativa, por la naturaleza y contenido de la norma, no se considera susceptible de evaluación por sus resultados, toda vez que no afecta a ninguno de los criterios que el citado precepto indica para llevarla a cabo.