



04.03.2019

El pasado 26 de Febrero esta Asociación ha recibido correo electrónico del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible dónde, de conformidad con lo dispuesto en artículo 8.5.d), del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y **en calidad de miembro del mencionado órgano colegiado nos remiten, en archivo adjunto, para informe, el proyecto de Real Decreto por el que se regulan las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en vías públicas.**

Por **razones de urgencia**, se indica en el correo, se concede un plazo de 7 días hábiles para su contestación.

A estos efectos, esta Asociación quiere trasladar los siguientes:

PRIMERO. – Importancia y oportunidad de la norma.

En primer lugar, debe trasladarse a ese Organismo **la importancia y oportunidad la norma**. La existencia de una regulación es un elemento imprescindible para una correcta gestión del servicio de auxilio en carretera. ANEAC se constituye a principios de los 90, entre otras razones, con el objetivo de que existiese una regulación del sector. Debemos por tanto destacar, sin perjuicio de los diferentes elementos y aportaciones que trasladaremos, nuestra felicitación a la Dirección General de Tráfico por el impulso, desarrollo y planteamiento del borrador.

SEGUNDO. - Regulación de mínimos.

La regulación establecida define por primera vez la actividad del auxilio en carretera (ahora denominada en vías públicas) y establece unos elementos básicos para su ejercicio. Entendemos por tanto que, habida cuenta de la novedad de la regulación, **esta tenga un carácter de mínimos**. Sin embargo, queremos trasladar la necesidad de enriquecer su contenido en los próximos años con diferentes elementos que, sin duda, contribuirán a una mejor configuración de este servicio esencial para la

seguridad vial.

TERCERO.- Señal luminosa V-1 prioritaria de color azul.

Los vehículos de auxilio en carretera forman parte del conjunto de vehículos profesionales de servicios de emergencia que necesitan acudir lo antes posible al lugar del accidente o avería con el objeto de minimizar las situaciones de riesgo y despejar la calzada para restablecer el tráfico. Con esta finalidad, las Asociaciones representativas de esos colectivos de los diferentes vehículos de emergencia (bomberos y ambulancias esencialmente) han venido reclamando al Gobierno que unifique y **habilite el uso de la señal luminosa V-1 de color azul** para todos los vehículos prioritarios, que tienen la necesidad de llegar al accidente. La citada luz de color azul resulta más receptiva para los conductores que realizan el desplazamiento lateral necesario con objeto de facilitar el paso del vehículo de emergencia de un modo más rápido.

La aspiración de estos colectivos culminó el pasado mes de Julio con la aprobación de la Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, por la que se modifican los anexos II, XI y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre. La exposición de motivos de la citada Orden establece lo siguiente:

*Desde hace varios años las asociaciones y órganos de las Administraciones públicas relacionados con los vehículos de servicios de emergencias, así como el Defensor del Pueblo y el Congreso de los Diputados a través de varias proposiciones no de ley, han solicitado al Gobierno que unifique el color de los dispositivos luminosos de los vehículos prioritarios para que en todos los casos sea azul. **De esta manera, el color amarillo auto quedará reservado para los dispositivos luminosos de los vehículos que están parados o estacionados o circulan a una velocidad que no supera los 40 kilómetros por hora, mientras desempeñan una actividad o trabajo en la vía.***

En virtud de lo dispuesto anteriormente, los vehículos de auxilio en carretera constituyen **una excepción difícilmente justificable** en el NO USO de la señal de color azul. La grúa de auxilio en carretera debe también acceder lo antes posible al accidente o avería. De hecho, el propio Reglamento entiende que así debe ser al establecer en su artículo 6º que *Tendrán preferencia de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía cuando se hallen en servicio de auxilio.*

Por todo ello, en virtud de lo dispuesto anteriormente y con la finalidad de hacer efectivo el rescate del vehículo lo antes posible, las grúas de auxilio en carretera deben poder hacer uso de la señal luminosa de vehículo prioritario V-1 constituida por **un dispositivo luminoso, con una o varias luces de color azul** homologadas conforme al Reglamento CEPE/ONU número 65. No extender esta regulación normativa a este

colectivo no solo supone menoscabar la labor que se presta en el accidente frente a otros profesionales, sino que además supone desatender el espíritu de protección de la citada Orden PCI/810/2018 y hacerlo además con un carácter discriminatorio difícilmente justificable.

CUARTO.- Placas identificativas.

En relación con las **placas identificativas de los vehículos de auxilio y de la empresa** de auxilio en carretera, esta Asociación quiere trasladar los siguientes puntos:

- a) deben existir, a nuestro juicio, dos tipos de placas: las del vehículo (colocadas en el mismo), y las de la empresa (colocadas en el local de ésta). Las del vehículo deben ser las que en la actualidad ya existen, no siendo necesarias, como se indica en el proyecto, incurrir en el gasto de añadir una segunda placa y sustituir la existente por otro modelo.
- b) la de la empresa, indicando que puede hacerse uso de la misma en el local de ejercicio de la actividad.

QUINTO.- Modificación del Reglamento General de Circulación.

En la Disposición final primera se proponen **dos modificaciones del Reglamento General de Circulación** con el objetivo de que los conductores que se aproximen a un vehículo que desarrollen una operación de auxilio en carretera modifiquen su comportamiento, moderando su velocidad y separándose lateralmente del vehículo que presta auxilio.

A este respecto, y pese a la complejidad de medir distancias y velocidades, por la importancia que el mensaje puede suponer para los nuevos conductores que accedan al permiso de conducción, ANEAC entiende oportuno que se concreten del siguiente modo:

- a) Que se incluya el hecho de que los conductores tengan la obligación de **reducir la velocidad en 20 km/h** en autopistas o autovías cuando se aproximen al lugar donde se encuentre inmovilizado un vehículo en la calzada.
- b) Que dejen un **separación lateral mínima en autopista de 2 metros en autopistas o autovías** cuando se aproximen al lugar donde se encuentre inmovilizado un vehículo en la calzada.

SEXTO.- Visibilidad de la grúa de auxilio.

Pese a no estar contemplado, habida cuenta de la gravedad y las consecuencias de los alcances que sufren los vehículos grúa o los vehículos averiados en autopistas y autovías, el Reglamento debería establecer que la grúa estuviese dotada con un color altamente detectable para el resto de los usuarios que acceden al lugar de la operación de auxilio.

Por otra parte y en relación con la señalización obligatoria dispuesta en el artículo 5.3 indicar los siguientes:

a) respecto a la señal V-23 se establece que debe situarse *en el contorno de la plataforma de carga del vehículo, así como en todo el perímetro de la parte trasera de la cabina*. Dado que esta parte habitualmente queda oculta por el vehículo que se auxilia, se propone modificar por *“la parte trasera de la grúa de auxilio siempre visible”*.

b) respecto a la señal V-24, y por lo que a la **señal acústica** se refiere, se sugiere establecer el carácter voluntario de su uso una vez el vehículo se sitúe en el escenario de rescate.

SEPTIMO.- Autorizaciones especiales de circulación.

La necesidad de hacer el rescate de determinados vehículos de un modo “inmediato” hace imposible que puedan obtenerse las autorizaciones especiales de circulación necesarias para cada supuesto concreto. Por este motivo, se propone incluir una Disposición Adicional que refleje esta realidad y dé amparo legal a esta normativa que solucione la problemática tradicional.

Se propone el siguiente redactado:

“Disposición Adicional. Autorizaciones especiales de circulación V-24

La Dirección General de Tráfico aprobará una Resolución anual que contemple el régimen de obtención de las autorizaciones especiales de circulación para vehículos de auxilio en vías públicas dotadas con la señal V-24. Dicha Resolución atenderá, además de las características técnicas del vehículo, a las especiales características que la operación de auxilio requiere”

Madrid, 4 de Marzo de 2019



Informe sobre el proyecto de Real Decreto por el que se regulan las condiciones en las que se realizarán sus funciones los servicios de auxilio en vías públicas

Antecedentes

Esta Administración autonómica recibió por parte de la Secretaria del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, el proyecto de Real Decreto de medias urbanas de tráfico.

Dentro del plazo que esta Secretaria ha concedido y una vez analizado el proyecto de Real Decreto, así como la normativa aplicable formulamos las siguientes

CONSIDERACIONES

PRIMERA.- El apartado 5 del artículo 2 del proyecto de Real Decreto define la “operación de auxilio en vías públicas” y el apartado 4 del artículo 4 del proyecto desarrolla las *condiciones generales de las operaciones de auxilio*.

En atención a que el artículo 4.4 del proyecto recoge la posibilidad que la operación de auxilio consista en la reparación del vehículo y que el artículo 2.5 solo define la operación de auxilio como el rescate del vehículo inmovilizado en la vía, proponemos que se añada al final de la definición del artículo 2.5 el siguiente redactado “y/o excepcionalmente a la reparación del vehículo inmovilizado en la vía”.

SEGUNDA.- El apartado 2 del artículo 4 el proyecto de Real Decreto establece la obligación al operador de auxilio de comunicar por medios telemáticos a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación y gestión del tráfico, su geoposicionamiento dinámico y los estados durante la operación de auxilio.

El primer párrafo del artículo 6 del mencionado proyecto regula la circulación preferente de los vehículos de auxilio en vías públicas cuando desarrollen una operación de auxilio y así lo hayan comunicado previamente al punto de acceso nacional en materia de tráfico y movilidad.

Entendemos que se puede producir una cierta confusión entre ambos artículos y por ello proponemos la siguiente redacción para el artículo 6.1 del proyecto “*los vehículos de auxilio en vías públicas que desarrollen una operación de auxilio y así lo hayan comunicado a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación y gestión del tráfico, podrán efectuar su circulación de acuerdo con las siguientes condiciones:*”

TERCERA.- El apartado 2 del artículo 8 el proyecto de Real Decreto establece la obligación al operador de auxilio o al tercero a quien se le haya comunicado la

inmovilización del vehículo de comunicarla por medios telemáticos al punto de acceso nacional en materia de tráfico y movilidad.

Entendemos que dicho artículo 8.2 puede entrar en contradicción con el apartado 2 del artículo 4 del mencionado proyecto de Real Decreto que establece la obligación al operador de auxilio de comunicar por medios telemáticos a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación y gestión del tráfico para su publicación al punto de acceso nacional.

Por ello proponemos la siguiente redacción “2. *La inmovilización del vehículo se comunicará bien al correspondiente operador de auxilio, bien a un tercero, quien a su vez lo remitirá, preferiblemente por medios telemáticos, a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación y gestión del tráfico*”.

CUARTA.- El apartado 3 del artículo 8 el proyecto de Real Decreto establece que sólo podrán dedicarse a hacer trabajos de auxilio en carretera los vehículos que estén específicamente destinado a ello e inscritos en el Registro Estatal de Auxilio en Vías Públicas del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Así mismo, el Capítulo V del proyecto de Real Decreto titulado **Registro estatal de auxilio en vías públicas**, crea un nuevo registro al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

A través de la ley 18/2009, de 23 de noviembre se modificó la ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a Motor y Seguridad Vial, introduciendo numerosas novedades entre otras y la que nos interesa mencionar, es la creación con rango de ley del Registro Estatal de Víctimas y Accidentes de Tráfico que la ley 6/2014 modificó pasando a llamarse Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

En todo momento, desde el inicio de la creación del mencionado registro de víctimas hasta la actualidad, la regulación vial recoge la posibilidad para las Comunidades Autónomas con competencias en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor de poder crear, respecto a sus ámbitos territoriales, sus propios registros.

Entendemos, que el proyecto de Real Decreto en el artículo 12 debería recoger la posibilidad de creación de registros de auxilio en vías públicas en las comunidades autónomas con competencias.

En todo caso, el artículo 13 del proyecto de Real Decreto debería prever el acceso al citado registro por parte de las comunidades autónomas con competencias en materia de gestión del tráfico.

QUINTA.- El artículo 9 del proyecto de Real Decreto titulado **Retirada de vehículos por la autoridad del tráfico** establece que a los supuestos de inmovilización del artículo 104 del texto refundido de la Ley de sobre Tráfico, Circulación de Vehículos y Seguridad Vial –RDL 6/2015, TRLSV se podrá aplicar con posterioridad por la autoridad de gestión del tráfico la retirada y depósito de los vehículos inmovilizados.

El artículo 104 del TRLSV enumera los supuestos de comisión de presuntas infracciones viarias, como la negativa a efectuar las pruebas para la detección de

alcohol y drogas, en que los agentes de la autoridad de tráfico pueden aplicar la medida provisional de la inmovilización del vehículo.

Debemos manifestar que el actual redactado del artículo 9 del proyecto no concuerda con en el objeto del Real Decreto, toda vez que éste hace referencia a la medida cautelar de inmovilización del vehículo en el marco de un procedimiento sancionador en materia de tráfico, por lo que entendemos que se debería valorar la conveniencia de eliminar la referencia al artículo 104 del TRLSV y citar el artículo 105, que si concuerda con el objeto del proyecto de real decreto.

SEXTA.- El apartado 2 del artículo 10 del proyecto de Real Decreto titulado **Retirada de vehículos por la autoridad del tráfico** establece que los supuestos del artículo 105 del texto refundido de la Ley de sobre Tráfico, Circulación de Vehículos y Seguridad Vial –RDL 6/2015, TRLSV en los que no mediere orden de inmovilización previa y, en particular en los casos a) y b) del primer apartado del citado artículo, la retirada será ordenada por la autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico.

El artículo 105 del TRLSV enumera los supuestos en que la autoridad encargada del gestión del tráfico puede retirar y depositar los vehículos cuando el obligado a ello no lo hiciera, como el superar el estacionamiento con limitación horaria.

Entendemos que no todas las situaciones que recoge el artículo 105 del TRLSV son situaciones de auxilio y asistencia, por lo que se debería circunscribir la aplicación del artículo 10 del proyecto de Real Decreto a dichos casos.

SÉPTIMA.- Existe un error tipográfico en el último párrafo de la Disposición transitoria primera del proyecto de Real Decreto. La referencia que hace a la disposición adicional segunda del proyecto debe substituirse por la disposición final que es dónde el proyecto de Real Decreto define la nueva señal de preseñalización de peligro.

OCTAVA.- El apartado cuatro de la Disposición final primera del proyecto de Real Decreto modifica el contenido del artículo 130 del Reglamento General de Circulación RD 1428/2003.

La redacción que se propone suprime la excepción de los vehículos que no estén destinados al auxilio en carretera de poder remolcar a vehículos averiados siempre que no sea por autopistas y autovías, y, la posibilidad de pedir socorro utilizando el poste de socorro más próximo. Añade a los usuarios de la vía cuyo vehículo haya sufrido un accidente la prohibición de cumplimentar el parte de accidente en la plataforma de circulación.

Si bien consideramos adecuados los cambios que el proyecto de Real Decreto propone en la redacción del artículo 130 del RGC, creemos conveniente que debido a que se prevé que se conserven los postes SOS no sólo en los túneles sino también en las vías públicas con escasa cobertura, se debería mantener la posibilidad de solicitar el auxilio por el poste de socorro más próximo, si la vía dispone de ellos.

NOVENA.- El apartado dos de la Disposición final segunda del proyecto de Real Decreto, modifica el Anexo XI del RGV la señal V-16 DISPOSITIVO DE PRESEÑALIZACIÓN DE PELIGRO.

La novedad de este apartado consiste en la supresión de los triángulos de preseñalización de peligro por el uso de un dispositivo de luz de color amarillo auto cuyas características son las que se establecían en la Instrucción 18/V-132 de la Dirección General de Tráfico. Esta nueva señalización entrará en vigor en el plazo de 6 años.

Ello no obstante, este proyecto de Real Decreto añade la función opcional de esta señal de comunicar su activación, desactivación y geoposicionamiento, al punto de contacto nacional en materia de tráfico y movilidad.

Entendemos que la comunicación debe hacerse a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación y gestión del tráfico quien a su vez los compartirá con el punto de contacto nacional. Y ello de conformidad con el artículo 7 del Reglamento delegado número 886/2013 de la Comisión que complementa la Directiva 2010/40/UE que prevé que los Estados miembros gestionen un punto de acceso nacional de datos que agrupará los puntos de acceso establecidos por los gestores de la red viaria que operen en su territorio.

Esta pretensión deberá extenderse a lo contenido en los artículos 6 y 8 del proyecto del Real Decreto.

DÉCIMA.- El apartado 3 de la Disposición final segunda del proyecto de Real Decreto, modifica el Anexo XI del RGV la señal V-24 VEHÍCULO DE SERVICIO DE AUXILIO EN VÍAS PÚBLICAS.

De conformidad con lo que hemos expuesto en nuestra consideración tercera, la señalización debería recoger les siglas del Servei Català de Trànsit SCT con el logotipo de la administración autonómica.

Todo el resto de las modificaciones respecto a las cuales no se ha efectuado ninguna observación se informan favorablemente.

En Barcelona, a 7 de marzo de 2019

Director del Servei Català de Trànsit



OBSERVACIONES DE LA ASOCIACIÓN TÉCNICA DE LA CARRETERA (ATC) AL PROYECTO DE REAL DECRETO SOBRE REGULACIÓN DE LA REALIZACIÓN DE LAS FUNCIONES DE LOS SERVICIOS DE AUXILIO EN VÍAS PÚBLICAS.

Remitido por el secretario del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible y recibido en esta Asociación el texto del proyecto de R.D. por el que se regulan las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en vías públicas para su informe, se realizan las siguientes observaciones al mismo:

1.- En relación con los ARTÍCULOS 5, 6 Y 8. Si bien, se considera que lo pretendido es regular el servicio “regular” de auxilio “privado” (Básicamente los camiones-grúas de atención en carretera y remolque), tal como se está redactado no se especifica ninguna excepción y debería contemplarse para el caso “ocasional” de determinados casos realizados por determinados servicios públicos. Nos referimos a determinadas actuaciones llevadas a cabo, fundamentalmente, por los servicios de conservación de los titulares de las carreteras (y sus colaboradores: empresas contratadas para operaciones de conservación y explotación) que esporádicamente asisten, especialmente en situaciones meteorológicas adversas (cruce de vehículos en la calzada durante nevadas), para retirar vehículos de la calzada. No es el objeto principal de su función pero ante este tipo de situaciones y por necesidades de mantener las condiciones de vialidad y seguridad deben proceder de inmediato a la retirada de la calzada de los vehículos (no traslado a taller o similar).

Por ello, entendemos que no procede exigir en estos casos, disponer de vehículos especiales con señalización especial reflejada en este proyecto de RD. Ya disponen en sus vehículos de unos distintivos y señalización específica de acuerdo con las especificaciones establecidas por el Mº de Fomento (en el caso de la RCE) en aras a ser más visibles y actúan de acuerdo con las buenas prácticas de seguridad (normalmente van auxiliados por unas furgonetas de apoyo y utensilios de señalización móvil para facilitar las maniobras requeridas de forma más segura.

Consecuentemente no debería aplicarse a estos vehículos los requisitos y condiciones establecidos en los artículos 5, 6 y 8 aunque si podrían circular bajo las condiciones establecidas en el artículo 6 a y 6 b, cuando excepcionalmente desarrollen una operación de auxilio y/o retirada de un vehículo de la calzada.

En esta línea, consideramos que podría solventarse fácilmente este “problema”, reflejándose tal casuística y excepción en el preámbulo del proyecto de RD, especificando que queda fuera del alcance de este RD este tipo de servicios, dada su ocasionalidad y de no tratarse de una actividad propiamente dicha de la pretendida regular con este RD.

2.- En cuanto al ARTÍCULO 4, en el EPÍGRAFE 5 se dice literalmente lo siguiente:

5. Queda prohibido realizar operaciones de cualquier tipo que supongan realizar actos en el lado inmediatamente contiguo al flujo de tráfico. En estos casos, se comunicará a la autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico quien determinará la correspondiente medida de regulación del flujo circulatorio que permita actuar con total seguridad

En referencia a este epígrafe, y relacionado también con lo apuntado en la observación anterior, señalar que hay determinadas actividades de conservación de las carreteras (segado, podas, instalación y reposición de barreras,...etc) que requieren recurrentemente ocupar parte de la calzada y por tanto no se pueden prohibir. Tampoco es operativo el tener que comunicarlo a la autoridad de tráfico ya que por otra parte, los servicios de conservación adoptan medidas para señalar adecuadamente tales casos, no solo para garantizar la seguridad del tráfico sino la propia seguridad de sus operarios de mantenimiento. Esto refuerza aún más el argumento manifestado en la primera alegación realizada.

Consecuentemente, se propone, tal como se indicaba en la primera observación realizada en este documento, que se exceptúen las actividades de conservación y explotación de carreteras o que se

especifique en el texto del artículo 4.5 lo siguiente: 5. *Queda prohibido realizar operaciones de cualquier tipo (relacionadas con el objeto de este RD) que supongan ...[...]*

3.- En relación a la **DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA. CUATRO**. Dice literalmente: El artículo 130 quedaría redactado de la siguiente forma:

*3. En el caso de accidente o avería, como norma general, **si el vehículo está inmovilizado sin posibilidad de reemprender la marcha, los ocupantes deberán permanecer en el habitáculo con el cinturón abrochado**. Excepcionalmente, podrán abandonar el vehículo, siempre que exista un lugar seguro fuera de la plataforma de circulación y, en todo caso, deberán salir del vehículo por el lado contrario al flujo de tráfico sin transitar o permanecer en dicha plataforma.*

No se considera procedente dicha rotundidad en el texto por cuanto existen situaciones/localización de vehículos averiados (por ejemplo, en medio de la calzada de una autovía con varios carriles y alta IMD), donde el permanecer en el interior del vehículo supone un mayor riesgo que el abandonarlo y ponerse a resguardo fuera de la calzada/plataforma. Por ello, se debería quitar la excepcionalidad y convertirla en norma general. Es decir, se propone invertir la norma general y excepcionalidad pues se considera más seguro abandonar el vehículo ponerse a protección del tráfico vehicular que permanecer en el vehículo (opción que debería a ser excepcional).

Madrid, 27 de febrero de 2019

██████████
██████████

ALEGACIONES

De CETRAA, CONEPA y GANVAM ante el Proyecto de Real Decreto por el que se regulan las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en vías públicas

(Misiva de fecha 22/02/2019 del SECRETARIO DEL CONSEJO SUPERIOR DE TRÁFICO, SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE)

El vehículo a motor es un **producto industrial**¹ y **bien de consumo de naturaleza duradera**².

En consecuencia, la normativa acoge la reparación y mantenimiento del vehículo como un servicio de **actividad de carácter industrial**³. Aún más aplicando el concepto de producto industrial en un “[...] sentido amplio, incluyendo los servicios prestados en los que intervienen artefactos o equipos industriales, como ocurre en los transportes. En tal caso, los requisitos de seguridad no sólo afectan a los productos en sí, sino al modo en que se usan, limitaciones de funcionamiento, etc.”⁴

El diccionario de la Real Academia española define “asistencia” como: “3. f. Acción de prestar socorro, favor o ayuda.[...]9. f. pl. Medios que se dan a alguien para que se mantenga.”.

La “asistencia mecánica o eléctrica en carretera” prevista en el art. 4.9 del [Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, por el que se regulan la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos automóviles de sus equipos y componentes](#) (RD de talleres), es una actividad industrial y se rige por los principios de utilización de los recursos idóneos y estrictamente necesario procurando en todo momento la menor afectación posible sobre el resto de la circulación⁵.

¹ NACE 29.10: Manufacture of motor vehicles de la [Lista Prodcom UE](#).

² Disposición transitoria segunda del [Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias](#), en relación con el Anexo I B.13 [Real Decreto 1507/2000, de 1 de septiembre, por el que se actualizan los catálogos de productos y servicios de uso o consumo común, ordinario y generalizado y de bienes de naturaleza duradera, a efectos de lo dispuesto, respectivamente, en los artículos 2, apartado 2, y 11, apartados 2 y 5, de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y normas concordantes](#).

³ Art. 50 [Tratado constitutivo de la Comunidad Europea](#).

⁴ Pág. I.24 de la Memoria “[La Seguridad Industrial Fundamentos y Aplicaciones](#)” del MINCYT y el E.T.S.I.I. y U.P.M.

⁵ Art. 5.4 y 5 [Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico,](#)

Así, entendemos que **la asistencia mecánica o eléctrica en carretera es una alternativa excepcional al auxilio en carretera, que el presente Proyecto prevé en el art. 4.4 otorgando seguridad jurídica.**

Por todo ello, **no existe una “alegalidad” del llamado “taller móvil”** – entendido como operaciones de reparación y mantenimiento de automóviles prestadas fuera de una instalación industrial.

El posicionamiento normativo actual es claro; **al constituir actividad industrial** cualquier reparación, mantenimiento, transformación o reutilización de productos industriales⁶, **ésta debe ejecutarse en establecimiento industrial** sometido a las normas y reglamentos de seguridad industrial, seguridad laboral, seguridad de los productos industriales, seguridad en las instalaciones con riesgo de incendio y explosión, prevención de riesgos medioambiental y manipulación y gestión de residuos, prevención de riesgos por agentes químicos y de riesgos eléctricos.

La asistencia mecánica o eléctrica en carretera sólo está justificada como alternativa excepcional al auxilio en carretera⁷ previsto en el art. 4.4 y siempre que no conlleve, como regla general, la sustitución de piezas, elementos o conjuntos del vehículo auxiliado, que debe realizarse en establecimiento industrial.

Conocemos que un número reducido de agentes del mercado están ofreciendo el servicio de “taller móvil” argumentando alternativamente aquella supuesta “alegalidad” y la permisividad del art. 4.9 del RD de talleres, con una estructura carente de establecimiento industrial o de un establecimiento industrial con una flota de “talleres móviles” disponibles para todo el territorio nacional.

Estos argumentos y configuración no casan con la normativa actual y, en cuanto menos, con los intereses generales que dicha normativa pretende garantizar. Además están favoreciendo la disparidad de criterios interpretativos de diferentes administraciones (especialmente locales) que, en cualquier caso y ajenos a la normativa de seguridad industrial que restringe la asistencia mecánica o eléctrica en carretera al ámbito del auxilio en carretera, sólo convienen a aquellos agentes que pretenden colocarse en el mercado con una posición relevante y mayorista para cuándo del debate, que reconocemos necesario precisamente por las circunstancias creadas, surjan conclusiones y acciones concretas.

Aunque no es objeto de este proyecto de Real Decreto, avanzamos nuestra petición de que las acciones que se adoptaran, en todo caso tras un debate con todos los agentes implicados, deberían garantizar condiciones leales y equitativas a las empresas que vayan a ofrecer el s<

[circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.](#)

⁶ Art. 3.1 en relación con el art. 3.4.f) [Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria](#)

⁷ Art. 51.3 [Real Decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.](#)

Servicio de reparación y mantenimiento de vehículos fuera de una instalación industrial, lo que resultaría complicado si se continúa permitiendo, sin definiciones legales claras, el ofrecimiento y prestación de esos servicios de “taller móvil”.

En definitiva, si la actividad industrial de servicio de reparación y mantenimiento de vehículos a motor (de cualquier energía) puede prestarse a través de unidades móviles prescindiendo, o reduciendo considerablemente, del establecimiento industrial⁸ de taller, debiere modificarse previamente las distintas normas que acogen como actividad industrial a la misma.

Nuestra oposición actual a la referida modificación normativa se basa en que **el actual desarrollo tecnológico en el transporte, la insalvable manipulación de residuos que genera la actividad y el parque de vehículos**, plantean razones⁹ de protección de la seguridad de los consumidores, de los destinatarios de servicios y de los trabajadores, de protección del medio ambiente y del entorno urbano, las exigencias de la buena fe en las transacciones comerciales y los objetivos de la política social, que **no ofrecen oportunidad a una regulación que permita las operaciones de reparación y mantenimiento sobre automóviles fuera de establecimiento industrial a través de “talleres móviles”**.

Por todo ello, nuestras propuestas de modificación del proyecto de Real Decreto por el que se regulan las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en vías públicas, versan en el siguiente sentido:

Parte expositiva	
Capítulo II	Propuesta de inclusión
El capítulo II, establece las características generales que deben respetarse mientras se lleven a cabo las tareas propias de las operaciones de auxilio en vías públicas, con las condiciones de circulación de los vehículos y su equipamiento y señalización. Para conseguir una mayor alerta y diferenciación de estos vehículos al objeto de que su operativa sea lo más rápida y ejecutiva posible, se establece una señalización luminosa mejorada y una señalización acústica, todo ello con la pretensión de mejorar la movilidad de todos los usuarios de la vías reduciendo los tiempos de espera y retraso debido a las posibles congestiones que pueda producir un vehículo inmovilizado y siempre bajo el criterio de que una operación rápida incrementa las condiciones d<	

⁸ Art. 8.2 [Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria](#) en relación con el art. 2 del [RD 1457/1986, de 10 de enero, por el que se regulan la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos automóviles de sus equipos y componentes](#).

⁹ Art. 3.11 [Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio](#).

de seguridad del flujo circulatorio y por ello mejora de forma notable la seguridad vial.

Se indican también los requisitos y condiciones a cumplir por los técnicos de auxilio en vías públicas, profesionales encargados de realizar las tareas de estas operaciones y los requisitos mínimos de seguridad a respetar durante las mismas.

----->

Asimismo, se introduce la novedad de la obligación de comunicar la inmovilización o accidente de un vehículo por medios telemáticos.

Además, se determina que la asistencia mecánica o eléctrica en carretera, como servicio dependiente de un taller de reparación de automóviles, es una alternativa al auxilio en carretera en los supuestos excepcionales que determina este real decreto, siempre que no implique la reparación, más allá de la asistencia, del vehículo auxiliado que debe realizarse en establecimiento industrial.

Con esta propuesta de modificación se pretende definir y, por tanto, otorgar seguridad jurídica al contenido de la “asistencia mecánica o eléctrica en carretera”, única operación sobre vehículo que la normativa de seguridad industrial y sectorial sobre talleres de reparación de vehículos automóviles permite realizar fuera de establecimiento industrial.

Artículo 2 Definiciones	
Apartado 2)	Propuesta de modificación
2) «operador de auxilio en vías públicas»: persona física o jurídica cuya actividad principal consiste en la realización del servicio de auxilio en vías públicas, calificada como tal en el correspondiente registro de la Administración e inscrita en el Registro Estatal de Auxilio en Vías públicas y que cuenta con elementos personales y materiales apropiados, en especial, vehículos de auxilio en vías públicas.	2) «operador de auxilio en vías públicas»: persona física o jurídica cuya actividad principal consiste en la realización del servicio de auxilio en vías públicas <i>o la reparación de automóviles</i> , calificada como tal en el correspondiente registro de la Administración e inscrita en el Registro Estatal de Auxilio en Vías públicas y que cuenta con elementos personales y materiales apropiados, en especial, vehículos de auxilio en vías públicas <i>para la retirada de las vías y, en su caso, el traslado de un vehículo accidentado o averiado</i> .

Con esta propuesta de modificación se pretende reconocer aquellas empresas que, aún no siendo su principal actividad, están realizando servicio de auxilio en vías públicas con los requisitos personales y materiales exigidos.

Artículo 4 Operación de auxilio	
Apartado 4	Propuesta de modificación
5. Queda prohibido realizar operaciones de cualquier tipo que supongan realizar actos en el lado inmediatamente contiguo al flujo de tráfico. En estos casos, se comunicará a la autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico quien determinará la correspondiente medida de regulación del flujo circulatorio que permita actuar con total seguridad	5. Queda prohibido realizar operaciones de cualquier tipo que supongan realizar actos en el lado inmediatamente contiguo al flujo de tráfico. En estos casos, se comunicará a la autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico quien determinará la correspondiente medida de regulación del flujo circulatorio que permita actuar con total seguridad <i>y, en su caso, las infracciones cometidas.</i>

Con esta propuesta de modificación se pretende empoderar a la autoridad que interviene en el supuesto que describe el precepto, para además de ordenar y gestionar el tráfico, denunciar las infracciones que en aquel momento tenga noticia y/o presencia.

Artículo 11. Régimen sancionador	
	Propuesta de modificación
El régimen de sanciones que proceda aplicar cuando el operador o usuarios de las vías no respeten los requisitos contemplados en este Real Decreto será el establecido 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 su normativa de desarrollo, o, en su caso, en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.	El régimen de sanciones que proceda aplicar cuando el operador o usuarios de las vías no respeten los requisitos contemplados en este Real Decreto será el establecido 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 su normativa de desarrollo, o, en su caso, en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, <i>o, en su caso, la normativa de seguridad industrial y sectorial sobre talleres de reparación de vehículos automóviles.</i>

Con esta propuesta de modificación se pretende incluir el régimen sancionador relacionado con la seguridad industrial de operaciones que pueden ejecutarse y no se prevén como infracción en la Ley sobre Tráfico ni en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres; lo que ocasionaría dejar “insancionable” la prohibición del art. 4 del este Real Decreto.

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

Madrid, 11 de marzo de 2019

Sr. D. [REDACTED]
Jefe de servicio de Participación
Observatorio Nacional de Seguridad Vial
Secretaría del Consejo Superior de Tráfico,
Seguridad Vial y Movilidad Sostenible
c/ Josefa Valcárcel, 44
28071 Madrid

Estimado Sr.,

el Comité Nacional de Transporte por Carretera, ha analizado el **Proyecto de Real Decreto por el que se regulan las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en vías públicas**, habiendo acordado efectuar las siguientes alegaciones:

Con carácter general **consideramos que el contenido del PRD resulta insuficiente** para colmar las necesidades de regulación del sector de auxilio en vías públicas, por lo que pasamos a realizar las siguientes:

OBSERVACIONES:

Los empresas de auxilio en carretera están absolutamente **comprometidas con la formación, calidad y seguridad**, cooperando en promover las reformas normativas precisas para cumplir este objetivo en defensa de sus legítimos intereses¹.

¹ La Comisión no permanente sobre seguridad vial y prevención de accidentes de tráfico, del Congreso de los Diputados, aprobó en 2005 una Proposición no de Ley (161/000886) por la que se acordó instar al Gobierno a: *"Estudiar la posible regulación específica de la actividad del transporte mediante grúas de auxilio en carretera, con el fin de garantizar la adecuada prestación del servicio así como el mantenimiento de la*

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

Actualmente la comercialización y gestión del mercado de asistencia en carretera y de la actividad de auxilio en vías públicas depende principalmente de la intervención de las denominadas **plataformas o compañías de asistencia en viaje** (vinculadas en muchos casos a compañías aseguradoras poseedoras de las pólizas de seguros de los conductores en las que se ofertan masivamente estos servicios) que intermedian entre las empresas de auxilio y los propietarios de vehículos objeto del auxilio, comercializando el servicio y determinando el modo en cómo se presta en nuestro país, por lo que son factores **decisivos en cuanto a la calidad y la seguridad que el servicio de auxilio pueda prestar finalmente al usuario final que sufre un accidente o avería en la vía pública.**

En relación a la operativa de asistencia en la vía hasta la fecha se han dictado diferentes normas menores e incluso recomendaciones de seguridad como el **Protocolo de Auxilio en Carretera de la DGT** y algunos **Códigos de Buenas Prácticas (Manual de Prevención en Operaciones Auxilio en Carretera)** que vienen a abundar en la necesidad de promover una normativa eficaz, coordinada y comprensiva de las mayores necesidades regulatorias de la actividad que deben ser en la medida de lo posible **conectados o incorporados al PRD.**

En relación a la información acerca de las operaciones de auxilio, es preciso incorporar en el PRD contenidos de la regulación europea de ITS, contenida en la **Directiva 2010/40/UE** y el **Reglamento delegado UE 886/2013**, a fin de mejorar la información a los usuarios y administraciones competentes, la seguridad y la trazabilidad de dichas operaciones.

Consideramos que dentro los fines del PRD en beneficio del interés general de la seguridad vial, se ha de perseguir **mejorar el servicio de auxilio, incrementar la especialización de los vehículos y su equipamiento, una mayor profesionalización de sus operarios y medios técnicos, así como ahondar en la eficiencia ecológica.**

seguridad vial en el conjunto del territorio nacional" (...) "proponiendo fundamentalmente que se estudie la posibilidad de introducir cambios legislativos tendentes a regular esta modalidad de transporte sin indicar en qué norma jurídica se han de producir esos cambios normativos."

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

A consecuencia de lo expuesto, se efectúan las siguientes **alegaciones/observaciones para la mejora del articulado.**

Capítulo I.- Disposiciones generales

Artículo 2.- Definiciones.

Se propone la modificación del apartado 1) con la siguiente redacción (en negrilla):

1) “servicio de auxilio en vías públicas”: el conjunto de operaciones y actuaciones necesarias para realizar el auxilio y rescate de un vehículo que, como consecuencia de avería o accidente, ha dejado de tener capacidad para seguir circulando por sí mismo en circunstancias ordinarias. **No se entenderán en ningún caso incluidas las operaciones y actuaciones necesarias para la atención a los ocupantes de los vehículos auxiliados.**

Motivación

Es necesaria la claridad de la norma respecto a la ausencia de responsabilidad de las empresas de auxilio respecto a las tareas de atención a los ocupantes de los vehículos, con independencia de los servicios de traslado o asistencia en viaje ajenos a la actividad de auxilio en carretera que les puedan prestar así como los que presten otros terceros públicos o privados como los de asistencia sanitaria, que constituyen servicios diferenciados de la actividad de auxilio en vías públicas.

Se propone la modificación del apartado 2) con la siguiente redacción (en negrilla):

2) “operador de auxilio en vías públicas”: persona física o jurídica cuya actividad principal consiste en la realización del servicio de auxilio en vías públicas, calificada como tal en el correspondiente registro de la Administración e inscrita en el Registro Estatal de Auxilio en Vías públicas y que cuenta con elementos personales y materiales apropiados, en especial, vehículos de auxilio en vías públicas, **debiendo cumplir las demás condiciones establecidas para las empresas dedicadas al**

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

transporte de mercancías en la legislación sectorial de transportes terrestres y en las normas dictadas para su desarrollo.

Motivación

Las empresas de auxilio en carretera son empresas de transporte público, debiendo estar sometidas a su regulación, en especial en cuanto a requisitos de acceso al mercado y otros derivados de la normativa de la UE.

Adición de un nuevo apartado 3) con el cambio de los correlativos, con este texto:

3) “operador de asistencia en vías públicas”: persona física o jurídica cuya actividad principal consiste en intermediar en la contratación o planificar el servicio de auxilio en vías públicas, como organización auxiliar interpuesta entre los usuarios y las operadores de auxilio en vías públicas. En el ejercicio de su actividad estos operadores podrán desarrollar todas las actuaciones previas de gestión, información, oferta y organización de servicios de auxilio en vías públicas.”

Motivación

En más del 95% de los servicios de auxilio en vías públicas intervienen estos otros operadores que no deben ser obviados en la regulación de los servicios de auxilio.

Se propone la modificación del apartado 4) con la siguiente redacción:

4) “vehículo de auxilio en vías públicas”: vehículo destinado primordialmente al rescate y transporte de vehículos accidentados o averiados. Sólo tendrán esta consideración aquellos vehículos cuya capacidad permita que simultáneamente se puedan transportar hasta un máximo de dos vehículos en plataforma, y otro mediante un dispositivo de arrastre, y cuenten con el correspondiente utillaje.

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

Motivación

Conviene elevar al rango de Real Decreto la definición del vehículo que consta actualmente en el vigente anexo II. D. del Reglamento General de Vehículos, por las consecuencias que tiene sobre toda la regulación de la actividad, y que, de mantenerse la redacción del proyecto, puede darse el sinsentido de quedar vacía de contenido por una mera Orden Ministerial.

Se propone la modificación del apartado 5) con la siguiente redacción (en negrilla):

5) “operación de auxilio en vías públicas”: la acción concreta que desarrolla un vehículo de auxilio en vías públicas y su **técnico** con objeto de proceder al **auxilio** y rescate de un vehículo inmovilizado en la vía.

Motivación

En coherencia con la terminología utilizada en el resto de definiciones (técnico), pese a que parezca reiterativo.

El resto de referencias del texto, para no abundar, deben ajustarse a las anteriores modificaciones, así como la inclusión del “operador de asistencia” en el ámbito de aplicación del artículo 3.

Capítulo II.- Condiciones generales de las operaciones

Artículo 4.- Operación de auxilio

Se debe añadir en el apartado 3, que “Las operaciones de auxilio se llevarán a cabo, **con carácter general**, siguiendo lo dispuesto en el Protocolo de Auxilio en Vías Públicas de la DGT...”, toda vez que este protocolo tiene carácter orientativo, y

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

pueden existir circunstancias que aconsejen efectuar algún tipo de actuación no protocolaria, siempre en beneficio de la seguridad vial.

Consideramos que **la redacción del anterior Borrador de la DGT era mejor y menos restrictiva** de las tareas de reparación urgente “in situ” y por lo tanto mejor para el usuario de la vía, por lo que su redacción debiera quedar tal y como estaba:

“4. Como norma general, y sin perjuicio del cumplimiento de las condiciones técnicas establecidas en la normativa sectorial sobre talleres de reparación de vehículos automóviles, no se realizará ninguna operación que tenga por objeto la reparación del vehículo en la propia vía, salvo que tal actuación sea la que menor tiempo requiera para la vuelta a la circulación del vehículo inmovilizado. En tal sentido, se consideran que constituyen operaciones de auxilio en vías públicas las tareas mecánicas necesarias y auxiliares con el fin de rescatar el vehículo de la calzada, siempre que impliquen menor tiempo que lo que supondría el propio rescate o sean necesarias para efectuar aquél. En todo caso tal actividad se llevará a cabo con la máxima seguridad.” ^[1]_{SEP}

Artículo 5.- Vehículos de auxilio.

Se propone la modificación del apartado 2) con la siguiente redacción:

2.- El operador de auxilio deberá asegurar que, en todo momento, el vehículo de auxilio cuenta con todos los elementos legales establecidos en este real decreto y demás normativa de aplicación, **siendo en todo caso elementos mínimos la siguiente relación:**

2.1. Los elementos que por construcción y/o accesorios figuran en su Tarjeta de Inspección Técnica.

- **Plataforma fija con rampas o hidráulica desplazable, y/o enganche homologado para remolque con MMR en función de las características y tonelaje del vehículo que realice el remolcaje.**

- **Cabrestante hidráulico para la carga y descarga**

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

- Bola de atado para caravanas encima del cabestrante.

2.2. Se exigirá que a bordo del vehículo esté el siguiente material:

- Poleas desmontables en los laterales, así como elementos homologados de fijación de las ruedas u otros componentes de los vehículos auxiliados.

- En caso de que el vehículo tenga consignado en su ficha técnica que dispone de un enganche homologado para remolque o dispositivo de elevación y arrastre de vehículos, en este caso habrá de portarse un Panel Auxiliar Eléctrico Portátil que señalice la parte posterior del vehículo remolcado al menos con los de posición, frenado e indicadores de dirección.

- Los accesorios siguientes: Extintor conforme debidamente homologado; faro homologado para trabajos nocturnos; arrancador auxiliar de baterías, y un Juego de herramientas básicas (llaves cruz e inglesa, juego llaves fijas, de tubo, destornilladores y alicates, etc.); un botiquín; gafas de protección antisalpicaduras; y un gato hidráulico adecuado para elevar el tipo de vehículos que vaya a rescatar el de auxilio en carretera.

- Equipamiento necesario para la utilización del operario de la grúa según normativa de alta visibilidad EN-470, (EPI de categoría III) apto para su uso en circunstancias climatológicas adversas.

Motivación

Conviene elevar al rango de Real Decreto el utillaje previsto en Anexo al Reglamento General de Vehículos, en vez de dejar al criterio de una mera orden ministerial la definición del utillaje del vehículo, por las consecuencias que tiene sobre toda la regulación de la actividad, pudiéndola incluso vaciar de contenido.

Se proponen cambios en el apartado 3.c) en el siguiente sentido:

En relación a la señal V-24 referida en el **apartado 3.c) del artículo 5**, regulada en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos debe ser ampliada con otros **“ELEMENTOS DE ALTA VISIBILIDAD”. COLOR DE SEGURIDAD** y

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

paneles retro-reflectantes, tal y como se refiere en la alegación a la **Disposición final segunda del PRD**.

En defecto de la anterior alegación, subsidiariamente, se propone la siguiente, consensuada con otras organizaciones del sector del auxilio en carretera, como ya es conocido por la propia DGT:

Se propone incluir un párrafo 2 en el artículo 5, punto 1:

“Los vehículos de auxilio en vías públicas estarán obligatoriamente dotados de colores de una gama de alta visibilidad que serán determinados por la Dirección General de Tráfico oídas las organizaciones del sector del auxilio en vías públicas, y que serán claramente identificables por los usuarios cuando accedan a la operación de auxilio en vías públicas.”

Artículo 7.- Técnicos de auxilio en vías públicas.

Se añade un segundo párrafo al apartado 1 en el siguiente sentido (negrilla):

Los técnicos de auxilio en vías públicas deberán realizar un curso de formación teórico-práctica en los términos que determine el organismo competente.

Se propone añadir un cuarto punto en el artículo 7:

4.- A los efectos de conseguir una mayor visibilidad en la vía, la indumentaria de los técnicos de auxilio deberá contrastar con la del vehículo y su equipamiento.

Motivación:

Es necesario elevar el nivel de formación de todos estos operarios por el especial riesgo que corren en su puesto de trabajo y adaptar la exigencia del RGC a este tipo de profesionales que ya recoge la **Instrucción 10/V-84, de 21 de julio de 2010, de la DGT**, por su especial exposición al riesgo de atropello en las vías

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

convencionales y de alta capacidad cuyo limite velocidad modifica el texto del proyecto de RGC también ahora en trámite por esa DGT.

Parece prudente consolidar en el reglamento un requisito de seguridad que ya se ha establecido obligatoriamente en un anexo al (RGV), y que se ha demostrado satisfactorio. Además fue solicitado por el propio colectivo obligado, y está claramente recomendado por la normativa sobre Prevención de Riesgos Laborales.

Artículo 8.- Actuaciones de auxilio.

Se modifica el apartado 2 con la siguiente redacción (en negrilla):

2.- La inmovilización del vehículo se comunicará bien al correspondiente operador de auxilio, bien **a un operador de asistencia en vías públicas o a otro tercero**, quien a su vez lo remitirá, preferiblemente, por medios telemáticos, al punto de acceso nacional en materia de tráfico y movilidad.

En caso de intervención en una operación de auxilio el operador de asistencia en vías públicas será el obligado principal de la comunicación señalada en el párrafo anterior, y, especialmente, de las consecuencias que puedan derivarse de su omisión.

Motivación

La figura del operador de asistencia en viaje es característica de este servicio y en concordancia ha quedado definida en el artículo 2, precisamente para aplicarle determinadas obligaciones específicas ya que es el organizador de la operación de auxilio e intermediario con el usuario.

Capítulo III.- Retirada y depósito de vehículos

Artículo 9.- Retirada de vehículos por la autoridad del tráfico.

Se añade al apartado 3 con la siguiente redacción (en negrilla):

“3.- La autoridad encargada de la ordenación de la regulación, ordenación y gestión del tráfico tendrá la obligación de correr con los gastos de los servicios

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

de auxilio en que incurra el operador de auxilio en vías públicas bajo las instrucciones de aquella.”

Motivación

En numerosas ocasiones los operadores de auxilio se ven obligados a realizar operaciones que no son retribuidas ni tienen posibilidad de serlo debido a las especiales situaciones del usuario o titulares de los vehículos averiados o accidentados, cargando por el contrario con todas las responsabilidades inherentes a su actuación.

Capítulo V. Registro estatal de auxilio en vías públicas

Artículo 14.- Objeto y finalidad

Se añaden varios puntos al apartado 6 con la siguiente redacción:

- 6) Dirección del los locales en los que el operador desarrolle la actividad de servicio de auxilio en vías públicas, con indicación, en su caso, de otras a las que puedan estar dedicados, y de aquellos especialmente acondicionados para custodiar los vehículos de auxilio y los que les sean depositados por accidente o avería, si fuesen distintos de los anteriores.**
- 7) Comunicación de los requisitos dispuestos en los artículo 44 c) de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, con declaración de que los medios informáticos o telemáticos que dispone son suficientes para la gestión de los siniestros.**
- 8) Declaración responsable del mantenimiento de los requisitos establecidos en el artículo 45 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres.**

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

9) Certificaciones del tipo ISO de Seguridad Vial² o similar, de las que esté en posesión.

10) Declaración responsable sobre si ofrece atención y servicio 24h/365d.

11) Declaración responsable del cumplimiento de las normas de prevención de riesgos laborales, copia del plan de prevención implementado en la empresa y especificación de las acciones formativas en dicha materia realizadas los técnicos de auxilio que operan en la empresa, donde se consignarán diferenciadamente los cursos y títulos obtenidos por cada uno de ellos.

Motivación

Establecer un verdadero y eficaz control y elevación de los requisitos de calidad, seguridad y formación de los operadores y los técnicos. Mayor información pública sobre los requisitos de los operadores.

Se proponen cambios sin redacción concreta pero en el siguiente sentido:

El Registro consideramos que debería estar interconectado con el Registro de Empresas y Actividades de Transporte, regulado en el artículo 53 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, y además tener por objeto:

- a) La inscripción de las empresas y personas que obtengan alguno de los títulos que en un futuro puedan habilitar para el ejercicio de las actividades y profesiones del auxilio en carretera, así como del cumplimiento de la normativa de prevención de riesgos laborales y su implementación en la empresa.
- b) La inscripción de los contratos entre operadores de auxilio en vías públicas y operadores de asistencia en vías públicas.

² Con un periodo transitorio razonable, antes del 1.1.2022, por ejemplo.

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

- c) La anotación de todas las incidencias y datos relativos a las empresas, personas, títulos y contratos inscritos.
- d) Las sanciones impuestas por la comisión de las infracciones relativas a expedientes sancionadores que se consideren relevantes respecto de las operaciones de auxilio en vías públicas.

Los datos de los operadores de auxilio deberían ser accesibles al ciudadano y en la medida de lo posible estar **volcados en web o aplicación para smartphones de la DGT** de modo que en caso de incidencia no urgente se pudiera localizar por el usuario la empresa más cercana a un punto concreto y conocer la tipología de vehículos que ofrece.

Además sería recomendable que el número de registro fuera de obligada consignación en la documentación en materia de protección de los derechos de los usuarios y consumidores que han de tener las empresas dedicadas a esta actividad.

Otras previsiones:

El Proyecto debería hacer también alusión a un régimen provisorio de la futura y eventual formación técnica y en materia de **prevención de riesgos laborales** que pueda fijarse para los operarios que participen en una operación de auxilio en carretera.

Implementar un Registro de Contratos (similar al REA, previsto en la Ley de Subcontratación en el Sector de la Construcción (LSC)), para acreditar el cumplimiento de los requisitos de solvencia y calidad en base a la siniestralidad derivada de las operaciones en las que intervienen trabajadores de auxilio y carretera en la vía, donde se controlen que Plataforma/operador de asistencia y Empresa/operador de auxilio.

- Dispongan de infraestructura y medios adecuados para llevar a cabo la actividad, y ejercer directamente la dirección de los trabajos, asumiendo los riesgos, obligaciones y responsabilidades inherentes a la actividad empresarial.
- Acrediten que su personal cuenta con la formación necesaria en materia de prevención de riesgos laborales.

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

En cualquier caso, en resumen, **es esencial vincular con esta actividad de auxilio en vías públicas una formación adecuada de los operarios** y el estricto cumplimiento de la normativa sobre riesgos laborales en toda la operativa empresarial.

Disposición final primera.- Modificación del Reglamento General de circulación aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de diciembre.

Se añaden varios puntos a la Disposición final primera (reenumerándose los apartados de esta) con el siguiente contenido:

1º.- Añadir un apartado al artículo 60 *Tramos en obras y estrechamientos* con el siguiente texto:

*“3. Siempre que sea posible efectuarlo sin peligro ni daño a la obra realizada, se permitirá el paso por el trozo de vía en reparación a los vehículos de servicios de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, y de asistencia sanitaria, pública o privada, que circulen en servicio urgente, **y los vehículos de auxilio en vías públicas que acudan a realizar un servicio**, y cuyos conductores lo adviertan mediante el uso de la correspondiente señalización.”>>*

Motivación:

En coherencia con el papel que debe otorgarse a los servicios de auxilio en carretera, en relación a los demás servicios de asistencia en la vía (policía, extinción incendios, ambulancias, mantenimiento, etc...).

2º.- Añadir un apartado al Artículo 113 *Advertencias de otros vehículos con el siguiente texto:*

*<<De conformidad con lo dispuesto en el art. 71, los conductores de vehículos destinados **al servicio de auxilio en vías públicas**, a obras o servicios y los de tractores y maquinaria agrícola y demás vehículos o transportes especiales advertirán su presencia mediante la utilización de la señal luminosa V-2 a que se refiere el art. 173, o mediante la utilización del alumbrado que se determine en las normas reguladoras de los vehículos.*

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

Motivación:

Adecuación y congruencia del articulado para adaptar el texto vigente del RGC al concepto servicio de auxilio en carretera reconocido en el Reglamento General de Vehículos, ya que los vehículos de auxilio en carretera no son todos especiales ni mucho menos y van igualmente provistos de la V-2.

3º.- Nueva redacción en el art. 118 Cascos y otros elementos de protección.

<<Añadir. Los conductores de turismos, de autobuses, de automóviles destinados al transporte de mercancías, de vehículos mixtos, de conjuntos de vehículos no especiales, así como los conductores y personal auxiliar de los vehículos piloto de protección y acompañamiento y de los vehículos de auxilio en vías públicas, deberán utilizar un chaleco reflectante de alta visibilidad, certificado según el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, por el que se regulan las condiciones para la comercialización y libre circulación intracomunitaria de los equipos de protección individual, que figura entre la dotación obligatoria del vehículo, cuando salgan de éste y ocupen la calzada o el arcén de las vías interurbanas.

Dicho equipamiento de protección individual conforme con la norma UNE EN 471, se exigirá que sea de categoría III y apto para su uso en condiciones climatológicas adversas en el caso de los conductores de los vehículos de auxilio en vías públicas, para su uso en las vías cuya velocidad máxima permitida sea igual o superior a 80 km/hora.>>

Motivación:

Es necesario adaptar la exigencia del RGC a este tipo de profesionales que **ya recoge la Instrucción 10/V-84, de 21 de julio de 2010, de la DGT**, por su especial exposición al riesgo de atropello y condiciones de seguridad de la prestación de sus operaciones en las vías convencionales y de alta capacidad cuyo límite velocidad modifica el texto del proyecto de RGC también ahora en trámite por esa DGT.

Parece prudente consolidar en el reglamento un requisito de seguridad que ya se ha establecido obligatoriamente en un anexo al (RGV), y que se ha demostrado

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

satisfactorio. Además fue solicitado por el propio colectivo obligado, y está claramente recomendado por la normativa sobre Prevención de Riesgos Laborales.

4º.- Modificar la redacción del apartado 5 del art. 130 *Inmovilización del vehículo y caída de la carga.*

“5. La retirada de las vías y, en su caso, el traslado de un vehículo accidentado o averiado deberá realizarse por otro específicamente destinado al servicio de auxilio en vías públicas, salvo que por la configuración de aquél su retirada y traslado sólo se pueda realizar por otro tipo de vehículo o conjunto de vehículos distintos, siempre que sean adecuados a ese fin y sólo hasta el lugar más próximo donde pueda quedar convenientemente inmovilizado y sin entorpecer la circulación. En ningún caso será aplicable dicha excepción en las autopistas o autovías.”

Motivación:

Las tareas de auxilio deben diferenciarse de las de mero traslado y ser realizadas por los vehículos específicos dedicados al auxilio en carretera.

Debe evitarse discrecionalidad o arbitrariedad en la norma, así como ampliar los supuestos en los que vehículos con un diseño, dotación y construcción no específica para el auxilio puedan ejecutar estas importantes tareas, en muchos casos, sin la supervisión y control de los agentes de tráfico. Habrán de ser estos, en casos muy especiales, quienes autoricen y vigilen las excepciones ya que estamos hablando de seguridad vial.

Disposición final segunda, apartado Tres.

En relación a la señal V-24 referida en el **apartado 3.c) del artículo 5**, regulada en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos debe ser ampliada con otros “elementos de alta visibilidad”. **Color de seguridad.**

Como fruto de la experiencia, la más adecuada es **dotar de un color de alta visibilidad a las grúas y de unos elementos retro-reflectantes a las grúas y a sus**

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

operarios cuando trabajan a pie de carretera, favorece notablemente su visibilidad evitando por tanto nuevos accidentes.

Así, para la mejora de las condiciones de visibilidad de las grúas de auxilio, proponemos que el PRD aborde igualmente la reforma de la señal V-24 del Anexo XI del Reglamento General de Vehículos, o que el PRD incorpore en su contenido la medida, consistente en **dotar a las grúas de auxilio de un color de alta visibilidad uniforme** en todo el Estado que permita su fácil identificación por los usuarios de la vía y su mejor visibilidad, evitando la enorme heterogeneidad actual que por su confusión supone un factor mas de riesgo para la siniestralidad. Concretada en pintar los vehículos de auxilio en carretera en color **phantom amarillo ral 1007** (por ser uno de los colores que favorece la visibilidad en la seguridad vial tanto durante el día como la noche), u otro color similar de alta visibilidad a determinar por la DGT.

Motivación.

El vehículo de auxilio en carretera debe detenerse en la vía y ello la convierte, junto con el vehículo al que va a socorrer, en un obstáculo en la vía, y al conductor de la grúa en un operario que realiza un trabajo a pie de vía.

Estas operaciones aumentan el riesgo de nuevos accidentes:

- Bien por colisión con la grúa que está detenida.
- Bien por atropello del operario de la grúa.
- Bien por distracción de los conductores que circulan en sentido contrario.
- Por otras causas (atropello de ocupantes del vehículo auxiliado, etc.)

Ante esa situación, deben tomarse las mejores y más efectivas medidas para evitar esos siniestros, de los que lamentablemente no disponemos de datos oficiales pues no se encuentran desglosados en el número de atropellos o colisiones.

La medida no representa coste para el erario público y su implantación debe ser obligatoria para todos los vehículos de auxilio en carretera desde una fecha con un periodo transitorio de un máximo de dos años. El coste correrá a cargo de los titulares de los vehículos.

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

Estas medidas no resultan un asunto novedoso, toda vez que cuenta como precedentes:

1º.- La respuesta del Gobierno (BOCG 18/9/2104) a pregunta escrita (nº 184/052782) del diputado Don Antonio Cantó García Del Moral:

“En relación con la información interesada se señala que la obligación de dotar de un color de alta visibilidad a las grúas de auxilio en carretera y de la instalación de placas retro-reflectante en sus carrocerías para que sean más visibles al resto de los conductores se encuentra en fase de estudio y que el borrador de proyecto de Reglamento General de Circulación incorpora la obligación de que los operarios de las carreteras estén provistos de ropa de alta visibilidad a la que se refiere la segunda de las cuestiones recogidas en el texto de la pregunta.”

2º.- La intervención en la Sesión nº 24 de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible celebrada el 10/12/2014 en el Congreso de los Diputados de Emilio Domínguez del Valle (DSCD-10-CO-718), que puede visualizarse en este enlace:

<https://www.youtube.com/watch?v=zJ5uwQ9HCfI>

Atentamente,




Presidente CNTC. Dpto. Mercancías

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

**Informe sobre el proyecto de Real Decreto por el que se regulan las
condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en vías
públicas**

Se valora positivamente el Proyecto y se espera que el desarrollo de esta medida sirva para paliar la carencia de un desarrollo regulatorio al respecto en nuestro país y contribuya asimismo a los objetivos de seguridad vial.

En su Exposición de Motivos, el Proyecto alude expresamente al marco normativo de la Unión Europea para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, concretamente a la Directiva 2010/40/UE y al Reglamento Delegado (UE) 886/2013. Es precisamente la última norma la que exige que se recopilen datos sobre el tráfico con carácter gratuito.

El Proyecto de Real Decreto se desarrolla a partir de esa exigencia y del artículo 3 del Reglamento Delegado (UE) 886/2013, que llama a recabar información sobre los obstáculos en la vía y entre ellos, sobre los vehículos allí inmovilizados. Esta norma exige la prestación de servicios de información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, por lo que se llama a proveer al sector del transporte profesional con un inventario actualizado de señales y condiciones de las vías a través de datos abiertos para así cumplir con el objetivo de la norma europea.

Asimismo, se entiende que el Proyecto obvia hacer valer el potencial del transporte público en autobús y sus flotas de vehículos como sensores capaces de captar, procesar y comunicar información sobre las carreteras y ciudades, lo cual contribuiría a alcanzar mejor los objetivos del proyecto normativo, así como de la normativa europea y a una mejor implementación del Reglamento Delegado (UE) 886/2013.

Igualmente, se debe aprovechar el potencial que la contratación pública de servicios ofrece para cumplir los estándares y objetivos de todo tipo, como por ejemplo en materia de seguridad vial. En este sentido, los pliegos de licitación de servicios de transporte público de viajeros por carretera han de exigir que se dote a la Administración competente de la tecnología necesaria, como pueden ser los Sistemas de Ayuda a la Explotación (SAE). Estos son herramientas de control integral que, aplicados a una red de transporte de pasajeros, proporcionan los

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

medios que se requieren para conocer, regular y gestionar en tiempo real las prestaciones disponibles. Su adaptación a la totalidad de los vehículos es esencial para conseguir una red interconectada segura que permita a las empresas supervisar la actividad de la flota, planificar rutas más eficientes, gestionar la información de tránsito a bordo de los usuarios y una mejor gestión del tráfico y conocimiento de estado de servicios.

Por último, conviene recordar que la tasa de siniestralidad del autobús es la más reducida de los modos de transporte por carretera. Se trata del medio de transporte por carretera más seguro, según se desprende de los últimos datos recogidos por la DGT. En 2017, solo el 0,2% del total de las víctimas mortales de accidentes de tráfico en carretera se atribuye al autobús. Por consiguiente, el uso del bus contribuye decisivamente a reducir la pérdida tanto de vidas humanas como de costes en términos de asistencia sanitaria y minusvalías por accidentes de tráfico.

En base a todo ello, se hace necesario mayor promoción del uso del autobús como parte de las campañas de comunicación de la Dirección General de Tráfico y para ayudar a conseguir los objetivos de reducción de accidentes y siniestralidad en materia de seguridad, así como los de proyectos normativos como el que es objeto de este informe.

Y en todo caso, se debe trabajar siempre por impulsar los máximos estándares en materia de seguridad vial en el transporte de personas en autobús a través de diferentes medidas (implantación progresiva de alcolocks, establecimiento de reconocimientos médicos adecuados a la profesión del conductor, tolerancia cero en los límites de alcohol en sangre, controles preventivos de alcohol y drogas, sistema de alertas sobre saldo de puntos del conductor profesional...).

6 de Marzo de 2019

El Secretario del Departamento

[Firma]

[Firma]



INFORME SOBRE EL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE REGULAN LAS CONDICIONES EN LAS QUE REALIZARÁN SUS FUNCIONES LOS SERVICIOS DE AUXILIO EN LAS VÍAS PÚBLICAS

Se ha solicitado informe a este Centro Directivo por parte de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento (email del 10 de mayo de 2019), sobre el *“proyecto de real decreto por el que se regulan las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en las vías públicas”*, que a su vez le fue remitido por la Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior junto con la memoria de impacto normativo.

Así pues, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento realiza las siguientes observaciones:

A) GENERAL, afectando a los ARTÍCULOS 5, 6, 7 y 8

El presente proyecto de RD regula las condiciones de seguridad para la realización de la actividad de auxilio en vías públicas, entendiendo dentro de dicha actividad las operaciones auxilio y retirada de la calzada de un vehículo que ha sufrido un accidente o avería. En este sentido, debe señalarse que los servicios de conservación de las carreteras (dependientes de los titulares de las mismas) prestan de forma habitual un primer servicio de asistencia (auxilio), dado que suelen ser los primeros en detectar este tipo de situaciones por sus brigadas de vigilancia de la vía, procediendo además a su señalización. Los vehículos utilizados en estos casos no son específicos para tal función, sino que son destinados para sus tareas de mantenimiento y vialidad de la carretera. Por tanto, no se les debe aplicar los condicionantes y requisitos establecidos en el proyecto de RD informado.

En este sentido, indicar que estos vehículos de conservación disponen de distintivos y dispositivos luminosos específicos acorde con la regulación correspondiente por el Ministerio de Fomento (para el caso de la red estatal de carreteras –RCE-, o por las otras Administraciones para el resto de vías, según su titularidad) para ser más visibles y reconocibles por el resto de usuarios de las vías y desarrollan todas sus actividades (incluida la aquí recogida) de acuerdo con las buenas prácticas de seguridad y primando esto último, por lo que suelen acompañarse de medios auxiliares como furgones o carros móviles con señalización luminosa adicional, en aras a realizar las operaciones y maniobras requeridas de forma más segura para el tráfico en general y para los propios operarios de conservación. Consecuentemente, no se les debe exigir a dichos vehículos los elementos y señalización específica establecida en el artículo 5 ni las condiciones a los operarios del artículo 7 ni tampoco la comunicación requerida en el artículo 8, cuando realicen esta actividad ocasional de asistencia o auxilio.

Sin embargo, dado que esta actividad realizada ocasionalmente por los servicios de conservación es una realidad y debe seguir realizándose, es deseable que se recogiese en la regulación para estos que ante este tipo de situaciones excepcionales de auxilio se permitiese la circulación bajo las condiciones del artículo 6a y 6b. Es un hecho en esas situaciones excepcionales (atascos por accidentes o cruces de vehículos por nieve) e incluso se utilizan los arcones. Por ello, que se recogiese específicamente en una normativa de este rango sería no solo recomendable sino necesario.

Por todo lo anteriormente comentado y justificado, se debería:

- Excluir de la posible aplicación de los condicionantes y requisitos establecidos en este proyecto de RD a los servicios de conservación y explotación de los titulares de las carreteras y sus medios (incluyendo a sus empresas colaboradoras) cuando realicen ocasionalmente este tipo de actividad de asistencia o auxilio de vehículos accidentados o averiados (artículos 5, 7 y 8).
- Incluir a dichos servicios de conservación y explotación de los titulares de las carreteras la posibilidad de circular bajo las condiciones reguladas en el artículo 6a y 6b, cuando realicen ese tipo de actividad.

Ambas propuestas se podrían conjugar, sin tener que contemplar las excepciones mencionadas en muchas partes del articulado del RD, explicándolas y justificándolas en el preámbulo e incluyendo en el artículo 3: *[...]. Quedan exceptuados los servicios de conservación y explotación de los titulares de las carreteras cuando ocasionalmente lleven a cabo este tipo de actividad de asistencia o auxilio de un vehículo de la calzada. No obstante, en estas situaciones, estos podrán circular según se establece en el artículo 6a y 6b.*

B) ARTÍCULO 4, EPÍGRAFE 5 y añadir uno nuevo

En este epígrafe 5 del artículo 4 del proyecto de RD informado, se prohíbe realizar operaciones de auxilio cualquier tipo en el lado inmediatamente contiguo al flujo del tráfico. Por otro lado, punto seguido a esa prohibición se estipula una comunicación a la autoridad del tráfico que se entiende que debería estar en otro epígrafe pues sería contradictorio con la prohibición antes expresada (ya que no hay excepción alguna y aparece como "En estos caso, se comunicará....") y debe referirse a los casos que figuran en el epígrafe 4 o en todo caso al epígrafe 5 si se admitiese alguna excepción a dicha prohibición, que no es el caso tal como actualmente aparece el texto.

Por tanto, en base a lo antes justificado, se propone incorporar en un 7º epígrafe el tema de las comunicaciones a la autoridad encargada del tráfico, eliminando dicha prescripción del epígrafe 5, para hacer más comprensible el texto, de tal forma que quedaría como sigue:

7. En los casos contemplados en el apartado 4a y 4b, se comunicará a la autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico quien determinará la correspondiente medida de regulación del flujo circulatorio que permita actuar con total seguridad

C) DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA. Modificación del Reglamento General de Circulación

C.1- TRES. Artículo 97.3. También afecta a la disposición final segunda punto dos.

En esta disposición en su apartado tres, modifica la redacción del artículo 97 del Reglamento General de Circulación, de forma que elimina la obligatoriedad de colocar el actual dispositivo de preseñalización de peligro (conocido por “triángulo de emergencia”) sustituyéndolo por un nuevo dispositivo luminoso de color amarillo auto, de alimentación autónoma y alta visibilidad. En la disposición final segunda, punto dos, del proyecto de RD se indica las características que debe tener (irradiación, intensidad luminosa, ...) pero no se determina su diseño, la geometría ni aparece esquema alguno de cómo se pretende que sea (como se hace en otras señales que se introducen o se modifican: V-17 y V-24). Y esta definición geométrica se considera imprescindible antes de la aprobación de este proyecto normativo dada la afección a millones de vehículos y conductores (al tener que sustituir los “triángulos” por este nuevo dispositivo, que además de su coste puede afectar al habitáculo de ubicación según sea su forma y tamaño).

Además, este efecto (exigencia de sustituir un dispositivo obligatoria a llevar cada vehículo por otro), de gran transcendencia por su impacto económico (al afectar a millones de vehículos), no se considera en la memoria de impacto normativo que acompaña al presente texto de proyecto normativo. Y debe valorarse y cuantificarse. Teniendo en cuenta que el parque móvil automovilístico de España es de unos 33 millones de vehículos, resultaría un impacto económico muy elevado para la sociedad española.

En todo caso, para salvar esto, podría exigirse ese nuevo dispositivo exclusivamente a los vehículos de auxilio que se regulan con este proyecto normativo (en torno a los 11.500 vehículos), lo que reduciría notablemente ese impacto económico sobre los ciudadanos.

Por tanto, en base a lo antes justificado, se propone modificar el texto del artículo 97.3, que modifica esta disposición final primera en su punto tres, en los siguientes términos:

c. Colocar correctamente sobre la calzada los dispositivos de preseñalización de peligro y al llegar el vehículo autorizado de auxilio, este deberá colocar y activar el dispositivo luminoso de preseñalización de peligro.

En caso de no contemplarse esta modificación propuesta, en la memoria de impacto, debería considerarse tal afección de mantener la obligatoriedad de llevar este nuevo dispositivo en cada vehículo (no solo los de auxilio).

C.2- CINCO. Artículo 130 punto 3

En esta disposición en su apartado quinto, modifica la redacción del artículo 130 del Reglamento General de Circulación y en su punto 3 (130.3) establece:

3. En el caso de accidente o avería, como norma general, si el vehículo está inmovilizado sin posibilidad de reemprender la marcha, los ocupantes deberán permanecer en el habitáculo con el cinturón abrochado. Excepcionalmente, podrán abandonar el vehículo, siempre que exista un lugar seguro fuera de la plataforma de circulación y, en todo caso, deberán salir del vehículo por el lado

contrario al flujo de tráfico sin transitar o permanecer en los carriles y arcenes que conforman dicha plataforma.

En este sentido, indicar que la casuística de la localización en la que puede quedar un vehículo accidentado o averiado dentro de la calzada es tan enorme que es difícil establecer una norma general para la seguridad de los ocupantes del mismo. No obstante, lo más procedente *desde el punto de vista de la seguridad* de los *ocupantes del vehículo inmovilizado* en la calzada sería que, de ser factible, pudiesen ponerse *a resguardo fuera del alcance del flujo del tráfico y no permanecer en el vehículo, expuestos a un impacto de cualquier otro vehículo en circulación contra el vehículo inmovilizado*. Es decir, siempre sería más seguro el abandonar el vehículo inmovilizado en la calzada y ponerse a protección del tráfico vehicular (en general fuera de la plataforma) que permanecer en el vehículo (aún con el cinturón de seguridad puesto). No obstante, hay que ser conscientes de que esto, en determinadas circunstancias (p.ej. en carreteras de varios carriles por sentido con alta intensidad de tráfico y cuando el vehículo queda inmovilizado en el medio), tampoco carece de riesgo pero, en general, sería menor que el permanecer dentro del vehículo.

Como refuerzo a esta tesis de que resultaría más seguro retirarse fuera de la plataforma (carriles y arcenes) que permanecer en el vehículo, destacar que en la propia memoria de impacto (pag. 5) se reconoce que los *accidentes por alcances contra un vehículo parado o inmovilizado "es muy común, con el resultado en muchas ocasiones de ocupantes fallecidos y heridos graves"*. Ahondando en este hecho, baste reseñar un reciente accidente ocurrido en la autovía A-30 a la altura del pk 94 el pasado 12-5-2019, por colisión de un camión contra dos turismos averiados en el arcén con el resultado de 2 fallecidos, 3 heridos graves y otros 3 leves. *Este tipo de hechos ponen de manifiesto que si los ocupantes no estuviesen dentro de los vehículos averiados o inmovilizados (incluso cuando están ubicados en el arcén, lugar con menor riesgo que en un carril), ante una embestida de otro vehículo resultarían menos graves.*

Por ello, debería modificarse el contenido de esta disposición, de forma que no se sea tan taxativo y en todo caso que lo que aparece en el actual texto como la norma general se convierta como la excepción.

Por tanto, en base a lo antes justificado, se propone modificar el texto del artículo 130.3, que modifica esta disposición final primera en su punto cuatro, en los siguientes términos:

3. En el caso de accidente o avería, como norma general, si el vehículo está inmovilizado sin posibilidad de reemprender la marcha, los ocupantes deberán, siempre que exista un lugar seguro fuera de la plataforma de circulación, abandonar el vehículo saliendo del vehículo por el lado contrario al flujo de tráfico, sin transitar o permanecer en los carriles y arcenes que conforman dicha plataforma. En caso contrario, podrán permanecer en el habitáculo del vehículo con el cinturón abrochado.

D) DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA. Modificación del Reglamento General de Vehículos. Punto DOS.

Se modifica el Anexo XI en lo relativo a la señal V-16. En este punto dos, se define las características de la nueva señal V-16 que sustituye a la actual denominaba comúnmente como "triángulos de emergencia", pero

no define diseño geométricamente –ni forma, ni dimensiones- el nuevo dispositivo luminoso en que consistirá esta señal V-16, al contrario de como se hace en el presente proyecto normativo con otras señales que se introducen o se modifican: V-17 y V-24.

Y esta definición geométrica es imprescindible antes de la aprobación de este proyecto normativo para considerar su posible afección ya que, entre otras consideraciones, será obligatoria, tal como está redactado el texto, llevarla en todos los vehículos por si se nos avería el coche (se establece un periodo transitorio para poder seguir utilizando los triángulos actuales hasta el 1 de enero de 2024)

Por tanto, en base a lo antes justificado, se propone incluir una letra más el texto del Anexo XI señal V16, que modifica esta disposición final segunda en su punto dos, en los siguientes términos:

3. h) Diseño y geometría: El diseño y características geométricas del dispositivo serán las que se indican a continuación:

(A DEFINIR Y ESPECIFICAR)

Además, este efecto (exigencia de sustituir un dispositivo obligatoria a llevar cada vehículo por otro), de gran transcendencia por su impacto económico (al afectar a unos 33 millones de vehículos que componen el parque móvil automovilístico de España), no se considera en la memoria de impacto normativo que acompaña al presente texto de proyecto normativo. Y debe valorarse y cuantificarse, dada su envergadura económica de no limitarse exclusivamente a los vehículos autorizados como de auxilio.

E) VEHÍCULOS PRIORITARIOS. Modificación del Reglamento General de Circulación. Artículo 67.

El presente proyecto de RD modifica, como se ha apuntado, diversos preceptos del Reglamento General de Circulación. Aprovechando esa circunstancia, esta Dirección general de Carreteras incide en la importancia de considerar como vehículos prioritarios a los vehículos destinados al mantenimiento de la vialidad invernal y a los vehículos de conservación de la carretera cuando estén realizando labores de atención (asistencia o auxilio) a un accidente. Sería necesario, con este fin, modificar el artículo 67 del Reglamento General de Circulación, para que de acuerdo con lo estipulado en la Orden Ministerial PCI/810/2018, de 27 de julio (BOE 31 de julio de 2018), los vehículos de vialidad y conservación puedan utilizar los dispositivos azules reservados a este tipo de vehículos.

Esta propuesta ha sido trasladada en carta de fecha 28 de febrero de 2019 del Director General de Carreteras al Director General de Tráfico.

Madrid, 30 de mayo de 2019



MINISTERIO
DE INDUSTRIA, COMERCIO
Y TURISMO

SECRETARÍA GENERAL DE
INDUSTRIA Y DE LA PYME

DIRECCIÓN GENERAL DE
INDUSTRIA Y DE LA PYME

O F I C I O

S/REF.:

N/REF.: 511/2019

FECHA:

ASUNTO: Informe RD regulación servicios de auxilio en vías públicas

DESTINATARIO: [REDACTED]
Observatorio Nacional de Seguridad Vial
Dirección General de Tráfico

Adjunto se remite el informe solicitado el pasado día 26 de febrero sobre el Proyecto de Real Decreto por el que se regulan las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en vías públicas.

El Director General de la Industria y de la PYME

Firmado electrónicamente

Galo Gutiérrez Monzonís

Pseo.Castellana,160
Planta 10
28071 MADRID



PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE REGULAN LAS CONDICIONES EN LAS QUE REALIZARÁN SUS FUNCIONES LOS SERVICIOS DE AUXILIO EN VÍAS PÚBLICAS.

Se ha recibido en este centro directivo el Proyecto de Real Decreto por el que se regulan las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en vías públicas, del Ministerio del Interior, para informe.

Revisado el texto del proyecto se informa lo siguiente:

- **Observación 1:**

La disposición transitoria primera y la disposición final segunda proponen la sustitución, a partir de 1/1/2024, de la señal V-16 “triángulos de preseñalización” por un dispositivo luminoso de señalización. El dispositivo complementario definido actualmente, susceptible de funcionar con baterías podría no estar operativo en el momento que se necesite, y durante los análisis preliminares del mismo, siempre se ha considerado un elemento añadido de seguridad a los triángulos, pero en ningún caso sustitutivo de los mismos, razón por la que se considera que dicho cambio reduce la seguridad vial.

Así, se considera que la sustitución del dispositivo actual, con homologación armonizada a nivel internacional según el Reglamento CEPE/ONU 27, por el citado dispositivo luminoso no debe producirse en los foros de armonización técnica internacionales mientras no se desarrollen requisitos técnicos y métodos de ensayo que garanticen condiciones de seguridad equivalentes y sostenibles a lo largo del tiempo. Actualmente, las señales de emergencia en vehículos están reguladas por el Reglamento CEPE/ONU 65, de obligado cumplimiento para las señales V-1 y V-2. Dicho Reglamento establece que la fuente de luz debe estar conectada a la fuente de alimentación del vehículo, debido precisamente a la dificultad para garantizar condiciones estables en dispositivos con otras fuentes de energía.

En base a lo expresado anteriormente, esta unidad administrativa considera que la nueva señal prevista debe ser adicional, es decir, que pueda o deba ser llevada en los vehículos adicionalmente a los triángulos, pero no como sustitutivo de los mismos. Debe modificarse la redacción.

- **Observación 2:**

En la disposición final segunda, punto cuatro, se añade una nueva señal V-27 “Triángulo Virtual”

Cuatro. Se añade en el anexo XI “Señales de los Vehículos”, la señal V-27 “Triángulo virtual”

(Imagen)

“Señal que se activará en el sistema de a bordo del vehículo para advertir la presencia de un peligro próximo, cuando este hecho haya sido informado por un tercero a la plataforma de vehículo conectado de la Dirección General de Tráfico.



Esta señal, de carácter voluntario, solo se visualizará en aquellos vehículos que estén conectados por medios telemáticos, de forma directa o a través de un proveedor de servicios, con el Punto de Acceso Nacional de Información de Tráfico y Movilidad.

Las circunstancias señalizadas, los atributos, sus valores y la forma de interconexión con el punto de acceso nacional se definirán por Resolución de la Dirección General de Tráfico.”

Entre los requisitos que deben de cumplir los vehículos para obtener su homologación se encuentra el relativo a “Emplazamiento e identificación de los mandos manuales, testigos e indicadores”.

En el Reglamento CEPE/ONU 121, se especifican los requisitos relativos al emplazamiento, identificación, color e iluminación de los mandos manuales, los testigos y los indicadores de los vehículos de motor. Para aquellos indicadores que no están recogidos en dicha regulación, se recomienda el empleo del símbolo destinado a dicho fin de la norma ISO 2575:2004 y, en cualquier caso, para que el vehículo pueda recibir la homologación se debe cumplir que: “Los símbolos suplementarios que utilice el fabricante en ningún caso deberán inducir a confusión con alguno de los símbolos especificados en el presente Reglamento”.

Por otro lado, la inclusión de módulos de comunicación adicionales en el vehículo podría afectar a otros elementos del mismo y su influencia debería evaluarse durante el proceso de homologación que actualmente se encuentra armonizado a nivel europeo.

En definitiva, no se considera oportuno regular a nivel nacional una señal de advertencia al conductor, que debe ser regulada a nivel europeo o internacional, por lo que debe suprimirse este apartado.

- **Observación 3:**

En el apartado 2 del artículo 13, al citar la clasificación específica en función del servicio al que se destinan los vehículos, donde dice: “05 vehículo destinado primordialmente al rescate y transporte de vehículos accidentados o averiados”, **se debería decir:**

“05. Auxilio en carretera: vehículo destinado primordialmente al rescate y transporte de vehículos accidentados o averiados”



MINISTERIO
DE POLÍTICA TERRITORIAL
Y FUNCIÓN PÚBLICA

SECRETARÍA DE ESTADO DE POLÍTICA TERRITORIAL

SECRETARÍA GENERAL DE COORDINACIÓN
TERRITORIAL

DIRECCIÓN GENERAL DE COOPERACIÓN
AUTONÓMICA Y LOCAL

INFORME AL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE REGULAN LAS CONDICIONES EN LAS QUE REALIZARAN SUS FUNCIONES LOS SERVICIOS DE AUXILIO EN VIAS PUBLICAS.

Con fecha 26 de febrero de 2019 procedente de Secretaría del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, ha tenido entrada en esta unidad solicitud de informe, al amparo de lo estipulado en el artículo 8.5.d), del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, sobre el proyecto de Real Decreto arriba referenciado.

Respecto de la solicitud formulada, y desde el ámbito competencial local, se informa lo siguiente:

I.- Objeto y contenido.

El proyecto de Real Decreto se ampara en lo dispuesto en el artículo 149.1.21ª de la Constitución Española que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, sin perjuicio de las competencias, que en su caso, correspondan a las Comunidades Autónomas.

El objeto del proyecto es regular las condiciones en las que deben prestar sus servicios los vehículos de auxilio en las vías públicas que acudan en caso de accidente o avería, según la previsión del artículo 51.3 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, por cuanto la eliminación del obstáculo de la forma más rápida y adecuada posible, garantiza la fluidez del tráfico y una movilidad más segura y sostenible.

Como acción prioritaria se establece la recopilación de datos sobre el tráfico, entre los cuales está, por su repercusión sobre la seguridad vial, la presencia de obstáculos en la vía, entre ellos los vehículos inmovilizados y los de operaciones de auxilio. La obtención de esta información permitirá cumplir con la obligación establecida en el Reglamento Delegado (UE) 886/2013, de la Comisión, de 15 de mayo de 2013, por la que los estados miembros deben suministrar a los ciudadanos los datos sobre el tráfico que repercutan en la seguridad vial.

CORREO ELECTRÓNICO:
dgcc.sgal@correo.gob.es

Sor: Ángela de la Cruz, 9
28071 MADRID
TEL.: 91 273 4449

CSV : GEN-5f46-cd8f-de07-5224-9754-76fd-85e8-730e

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : JOSE MARIA PEREZ MEDINA | FECHA : 04/03/2019 19:56 | Sin acción específica





El proyecto consta de trece artículos, agrupados en cinco capítulos, dos disposiciones transitorias y cinco finales.

Como medidas más significativas, se regulan:

- Mayor grado de identificación de estos vehículos mejorando la señalización luminosa y acústica.
- Los requisitos mínimos de seguridad a cumplir por los técnicos y demás profesionales de auxilio en vías públicas.
- Las condiciones en las que se debe prestar el servicio de auxilio, siguiendo lo dispuesto en el Protocolo de Auxilio en Vías Públicas del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico y las directrices de la autoridad competente en materia de regulación y control del tráfico en el ámbito territorial correspondiente. Esta última es también la competente para ordenar y proceder a la retirada y depósito del vehículo averiado.
- Creación del Registro estatal de auxilio en vías públicas en el que se recogerán los datos de los operadores ya sean personas físicas o jurídicas y de los vehículos que tengan asociados a este fin.

II.- Valoración desde la perspectiva local.

La Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, atribuye competencias propias municipales en una serie de materias enumeradas en su artículo 25.2, cuyo apartado g) contempla “tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad”.

El ejercicio de las competencias previstas en el citado artículo 25.2, se debe realizar “en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas”.

Por su parte el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, atribuye en su artículo 7, como competencias concretas a los municipios en esta materia, entre otras:

- “ a) La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.





MINISTERIO
DE POLÍTICA TERRITORIAL
Y FUNCIÓN PÚBLICA

SECRETARÍA DE ESTADO DE POLÍTICA TERRITORIAL

SECRETARÍA GENERAL DE COORDINACIÓN
TERRITORIAL

DIRECCIÓN GENERAL DE COOPERACIÓN
AUTONÓMICA Y LOCAL

c).... La retirada de los vehículos de las vías urbanas y su posterior depósito cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación...”

Examinado el proyecto de Real Decreto, se considera que respeta la normativa básica sobre régimen local, por lo que, no se formulan observaciones al mismo.

Madrid, 4 de marzo de 2019





MINISTERIO
DE POLÍTICA TERRITORIAL
Y FUNCIÓN PÚBLICA

SECRETARÍA DE ESTADO DE POLÍTICA TERRITORIAL

SECRETARÍA GENERAL DE COORDINACIÓN
TERRITORIAL

DIRECCIÓN GENERAL DE COOPERACIÓN
AUTONÓMICA Y LOCAL





Consideraciones del RACC al Proyecto de Real Decreto por el que se regulan las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en vías públicas

Desde RACC queremos agradecer el esfuerzo normativo desde la DGT para regular la actividad de Auxilio en Vías Públicas. Este Real Decreto debe ayudar a mejorar la seguridad de las personas que realizan la actividad de Auxilio y asegurar las mínimas interferencias en la movilidad.

En primer lugar, nos gustaría clarificar el alcance de este RD cuando hace referencia a Vías Públicas. Entendemos que el ámbito de aplicación corresponde a Vías Interurbanas.

CAPITULO II

Condiciones generales de las operaciones

También nos gustaría clarificar el alcance de esta norma en lo que hace referencia a las operaciones y vehículos de Auxilio. Consideramos que en la norma no se detallan con suficiente claridad las condiciones para las operaciones de reparación in situ y para los vehículos taller derivados de turismo, vehículos industriales o motocicletas.

En ese sentido, nos parece que se puede revisar la redacción del punto 4 del Artículo 4 de este Real Decreto, teniendo en cuenta lo siguiente:

Artículo 4. Operación de auxilio

Los vehículos taller, que tienen como función principal la reparación in situ de vehículos averiados en la vía pública, son vehículos de auxilio con importantes ventajas respecto a los vehículos de auxilio enfocados en el rescate y transporte de vehículos averiados:

- Desde el punto de vista de la seguridad, en determinadas actuaciones la reparación in situ es menos peligrosa que la de rescate y transporte, ya que no requiere la actuación por el lado contiguo al tráfico. Asimismo, el vehículo taller se sitúa detrás del vehículo asistido, protegiendo así al vehículo asistido y sus ocupantes (no es el caso para las grúas, que deben situarse delante del vehículo asistido para realizar el rescate del vehículo).
- Es también importante la seguridad de los ocupantes, especialmente en el caso de auxilio en vehículos con varios ocupantes. Hay que tener en cuenta que un vehículo taller permite la continuación del trayecto por parte del vehículo asistido y todos sus ocupantes. Cuando la asistencia se presta con una grúa, la grúa retira el vehículo asistido pero los ocupantes pueden tener que esperar a que otro medio (taxi) los

recoja en el lugar del incidente, alargando por tanto el tiempo total para resolver de forma completa el incidente.

- Asimismo, estos vehículos ocupan menos espacio en la vía pública cuando están detenidos para prestar auxilio en carretera a un vehículo averiado, por lo que la interferencia en el tráfico es menor.
- Por último, estos vehículos son más rápidos para llegar al lugar del incidente, dado que son, habitualmente, derivados de turismo, con una mejor movilidad especialmente en las vías urbanas. Esto reduce el tiempo total de inmovilización del vehículo asistido en la vía pública. Estos vehículos también tienen un impacto medioambiental menor que el de las grúas, puesto que su consumo es muy inferior, así como las emisiones de CO₂.

En cualquier caso, entendemos que se deba limitar la actividad de reparación in situ en los casos para los que pueda tener un impacto en el tráfico o en la seguridad de las personas, por lo que proponemos la corrección indicada en el documento adjunto para la redacción del artículo.

Artículo 5. Vehículos de auxilio

Respecto al Artículo 5, donde se detallan los requisitos de los vehículos de auxilio, el punto 3, referente a las señales que debe llevar el vehículo, está enfocado en las señales requeridas para grúas. Creemos que se debería especificar la señalización para cada tipología de vehículo, de acuerdo con lo indicado en el documento de consenso del grupo de trabajo 42.

CAPÍTULO V

Registro estatal de auxilio en vías públicas

Artículo 13. Objeto y Finalidad

Por último, en el Artículo 13 se detalla la creación del nuevo Registro Estatal de Auxilio en Vías Públicas, que recogerá los datos sobre los operadores de auxilio en vías públicas, personas físicas y/o jurídicas; así como los vehículos asociados a cada uno de ellos.

De nuevo, consideramos que este REAV debe recoger también los vehículos dedicados a Auxilio mediante la reparación in situ, por lo que proponemos una revisión de la redacción para el punto 2.

INFORME SOBRE EL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE REGULAN LAS CONDICIONES EN LAS QUE REALIZARÁN SUS FUNCIONES LOS SERVICIOS DE AUXILIO EN VÍAS PÚBLICAS.

Una vez analizada la última versión del proyecto de Real Decreto, remitida a los miembros del Consejo Superior de Tráfico con fecha de 26 de febrero de 2019, observamos el cambio del término de “Grúa”, que aparecía en la primera propuesta, por el de “Vehículo de Auxilio en Carretera”, lo que permitirá definir mejor todas las actuaciones de auxilio, y su seguridad. Este cambio de término hace necesaria, por su parte, modificar el artículo 5, referido a los vehículos de auxilio, ya que en el texto remitido incorpora términos como “cabina” y “plataforma de carga” que solo se pueden referir al “vehículo-grúa”, sin tener en cuenta la señalización específica del resto de vehículos.

Por otro lado, la incorporación del concepto “Vehículo de Auxilio en Vías Públicas” debe quedar reflejado en la propia definición que aparece en el artículo 2, ampliando los tipos de vehículos que pueden hacer este auxilio, y su reflejo, por tanto, en la definición que aparece en el Reglamento General de Vehículos, en consonancia y por coherencia con la terminología empleada en el presente Real Decreto.

Asimismo, se considera relevante incluir la seguridad de los ocupantes en los casos de avería y/o accidente, en los que la presencia de un vehículo de auxilio mejora sin duda su protección y visibilidad. Por ello, no solo debe tenerse en cuenta el tiempo de retirada del vehículo, sino el tiempo de espera de los ocupantes del vehículo averiado o siniestrado en el cómputo general del Auxilio en Carretera.

Por ello, se propone la siguiente redacción:

Artículo 2. Definiciones

A efectos del presente real decreto únicamente se entenderá por:

(...)

*4) “vehículo de auxilio en vías públicas”: vehículo destinado primordialmente al rescate y/o transporte de vehículos accidentados o averiados, definido y clasificado como tal en el Permiso de Circulación conforme a lo establecido en el Reglamento General de Vehículos **incluyendo vehículos industriales o vehículos de dos o tres ruedas dedicados al auxilio en vías públicas.***

Artículo 4. Operación de auxilio

(...)

4. Como norma general en vías de alta capacidad no se realizará ninguna operación que tenga por objeto la reparación del vehículo. En el resto de vías, sin perjuicio del cumplimiento de las

condiciones técnicas establecidas en la normativa sectorial sobre talleres de reparación de vehículos automóviles, no se realizará ninguna operación que tenga por objeto la reparación del vehículo en la propia vía, salvo:

- a) Que tal actuación requiera menos tiempo que la retirada del vehículo **y sus ocupantes** de la vía.
- b) Que sea imprescindible para efectuar la retirada del vehículo inmovilizado.

Artículo 5. Vehículos de Auxilio.

Se propone incluir un párrafo 2 en el artículo 5, punto 1:

“1. Los vehículos de auxilio en vías públicas estarán obligatoriamente dotados de colores de una gama de alta visibilidad que serán determinado por la Dirección General de Tráfico oídas las organizaciones del sector del auxilio en vías públicas, y que serán claramente identificables por los usuarios cuando accedan a la operación de auxilio en vías públicas.”

El punto 3 del artículo 5 quedaría redactado de la siguiente forma:

3. Todos los vehículos irán provistos de las señales y distintivos conforme a lo dispuesto en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos. Al objeto de que los vehículos de auxilio en carretera sean percibidos de forma clara cuando efectúen una operación de auxilio en carretera, se configurarán como un conjunto-señal altamente detectable que deberán contar con los siguientes elementos:

a) En el caso de Grúa-Plataforma:

1. Los vehículos de auxilio en vías públicas estarán obligatoriamente dotados de los colores de alta visibilidad que serán determinado por la Dirección General de Tráfico, y que serán claramente identificables por los usuarios cuando accedan a la operación de auxilio en vías públicas.

2. Señal luminosa V - 2, con las características y emplazamiento establecido en el Reglamento General de Vehículos. Esta señal se complementará con cuatro luces LED de destello, siempre visibles por los usuarios que accedan a la zona de recogida y situadas del siguiente modo:

- dos en la parte delantera de la cabina.
- dos en la parte trasera de la grúa.

3. señal V-1, de carácter prioritario, y señal acústica, para poder acceder a la zona de recogida. La señal se complementará con franjas retroreflectantes que se colocarán en la parte frontal de la cabina. Estas franjas se dispondrán para todas las grúas en la forma que disponga la Dirección General de Tráfico, facilitando la identificación como vehículo grúa a todos los usuarios.

4. Deberá reflejarse en los vehículos de auxilio en vías públicas, que presten el servicio de auxilio rescate, el nombre o razón social de la empresa tanto en la parte delantera como en las puertas del vehículo”.

b) En el caso de Camión - Grúa de Arrastre y sus adaptaciones:

Junto a las disposiciones anteriores que le pudieran afectar, como los colores y la identificación por parte de los usuarios, los vehículos de arrastre irán provistos de las siguientes señales:

1. Señal luminosa V-1 o V-2, incluyendo una superficie mínima de los distintivos retrorreflectantes, según se recoge en las características definidas en el apartado de dicha señal V2, que será de 0,16 m² tanto en la parte lateral como en la parte trasera.
2. V-23, en el contorno de la pala de arrastre de carga del vehículo, así como en los laterales.
3. V-24, únicamente se hará uso de la señal acústica y de la luminosa cuando el vehículo esté en misión de acceso o llegada al escenario o bien cuando se encuentre inmovilizado el vehículo objeto de auxilio, así como durante la realización de las tareas de auxilio en dicho escenario.
4. Según recoge el Anexo XI del Reglamento General de Vehículos relativo a la señal V-1, punto 4, incorporación de dos luces led (intermitentes o estroboscópicas) del color reglamentariamente establecido para los vehículos de auxilio, ubicados en la parte frontal del vehículo a la altura de las luces de cruce, que permita ser identificado como vehículo prioritario.

c) En el caso de adaptaciones de Vehículo Turismo:

Junto a las disposiciones anteriores que le pudieran afectar, como los colores y la identificación por parte de los usuarios, los vehículos irán provistos de las siguientes señales:

1. Señal luminosa V-1 o V-2, incluyendo una superficie mínima de distintivos retrorreflectantes, según se recoge en las características definidas en el apartado de dicha señal V2, que será de 0,16 m² en la parte lateral del vehículo, y de 0,32 m² en la parte trasera.
2. V-24, únicamente se hará uso de la señal acústica y de la luminosa cuando el vehículo esté en misión de acceso o llegada al escenario o bien cuando se encuentre inmovilizado el vehículo objeto de auxilio, así como durante la realización de las tareas de auxilio en dicho escenario.
3. Según recoge el Anexo XI del Reglamento General de Vehículos relativo a la señal V-1, punto 4, incorporación de dos luces led (intermitentes o estroboscópicas) del color reglamentariamente establecido para los vehículos de auxilio, ubicados en la parte frontal del vehículo a la altura de las luces de cruce, que permita ser identificado como vehículo prioritario.

d) En el caso de adaptaciones de Vehículo Industrial:

Junto a las disposiciones anteriores que le pudieran afectar, como los colores y la identificación por parte de los usuarios, este tipo de vehículos irá provistos de las siguientes señales:

- 1. Señal luminosa V-1 o V-2, incluyendo una superficie mínima de distintivos retrorreflectantes, según se recoge en las características definidas en el apartado de dicha señal V2, que será de 0,16 m2 en la parte lateral del vehículo, y de 0,32 m2 en la parte trasera.*
- 2. V-23 para señalar el contorno de la parte trasera.*
- 3. V-24, únicamente se hará uso de la señal acústica y de la luminosa cuando el vehículo esté en misión de acceso o llegada al escenario o bien cuando se encuentre inmovilizado el vehículo objeto de auxilio, así como durante la realización de las tareas de auxilio en dicho escenario.*
- 4. Según recoge el Anexo XI del Reglamento General de Vehículos relativo a la señal V-1, punto 4, incorporación de dos luces led (intermitentes o estroboscópicas) del color reglamentariamente establecido para los vehículos de auxilio, ubicados en la parte frontal del vehículo a la altura de las luces de cruce, que permita ser identificado como vehículo prioritario.*
- 5. Se recomienda incorporar una cámara en la parte trasera para dotar de mayor seguridad en las maniobras de aproximación y acceso a zona del percance.*

e) En el caso de adaptaciones de vehículos de dos y tres ruedas:

Junto a las disposiciones anteriores que le pudieran afectar, como los colores y la identificación por parte de los usuarios, este tipo de vehículos, destinado fundamentalmente al área urbana, irá provisto de las siguientes señales:

- 1. V-23 para señalar el contorno lateral.*
- 2. Según recoge el Anexo XI del Reglamento General de Vehículos relativo a la señal V-1, puntos 3 y 4, incorporación de una luz del color reglamentariamente establecido para los vehículos de auxilio, ubicados en la parte trasera de la motocicleta sobre un cabezal telescópico que permita elevarlo por encima de la parte más alta de ésta.*

Por otra parte, el usuario debe conocer la razón social del prestatario del servicio a los efectos de aplicación de la legislación de consumo y para identificar a dicho prestatario proponiendo un **nuevo epígrafe 5.4:**

4.- Deberá reflejarse en los vehículos de auxilio en vías públicas, que presten el servicio de auxilio-rescate, el nombre o razón social de la empresa tanto en la parte delantera como en las puertas del vehículo”.

Asimismo, y tal y como se debatió en los grupos de trabajo, se considera de vital importancia tanto la formación como la necesaria protección individual del Técnico de Auxilio en Carretera, proponiendo para ello la siguiente redacción:

Artículo 7. Técnicos de auxilio en vías públicas

Se propone modificar el texto del artículo 7 punto 1, quedando de la siguiente forma:

1. *Los técnicos de auxilio en vías públicas deberán realizar un curso de formación en los términos que determine el organismo competente. El curso contará con una formación teórico-práctica y, como mínimo, con el siguiente contenido:*

- *Procedimientos Seguridad Vial: Legislación en materia de Tráfico y Seguridad, Protocolos DGT y SCT*
- *ISO 39001.*
- *Procedimientos y protocolos profesionales.*
- *Riesgos Profesionales: normas INSHT (España), Safety and health at work (EUOSHA), ISO 45001.*
- *Calidad del servicio y atención al cliente: ISO 9001, UNE-EN 13816.*
- *Protección medioambiental: ISO 14001.*

PROTECCIÓN INDIVIDUAL. Se considera conveniente reforzar la intención de la norma de aumentar y garantizar las condiciones de seguridad. **Se propone añadir un tercer punto en el artículo 7:**

3.- Los operarios de auxilio, en el desarrollo de la operación, harán uso de equipos de protección individual con nivel de retrorreflectancia 3 en la carretera, entendiendo por tal, a raíz de la clasificación establecida en la normativa internacional EN ISO 20471, el de mayor protección y el adecuado para personal expuesto a gran peligro y que realice tareas de alta carga de trabajo en situaciones de malas condiciones climáticas y tráfico a velocidades iguales o superiores a 80 Km/h, que proporciona aumento de la visibilidad a la mayoría del cuerpo, como brazos y piernas.

A los efectos de conseguir una mayor visibilidad en la vía, el operario será identificado de modo independiente y no como una pieza más del equipo. De este modo, su indumentaria deberá contrastar con la del vehículo y su equipamiento.

En todo caso el operario de auxilio realizará sus operaciones de la forma más segura posible para sí mismo y para los otros usuarios de la vía y los ocupantes del vehículo auxiliado si los hubiera interrumpiendo dichas operaciones en caso de que las condiciones no sean totalmente seguras.

Artículo 13. Objeto y Finalidad

(...)

*“Los datos serán incorporados al Registro de forma automática a la hora de realizar la primera matriculación e inscripción del vehículo de auxilio en el Registro de Vehículos del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, siendo para ello condición necesaria que cuente con la clasificación “05 vehículo destinado primordialmente al rescate y transporte de vehículos accidentados o averiados”, conforme a lo establecido en el anexo II.”D. Servicio al que se destinan los vehículos” del Reglamento General de Vehículos, **incluyendo vehículos industriales o vehículos de dos o tres ruedas dedicados al auxilio en vías públicas.***

Esta propuesta de modificación del Real Decreto cuenta con el apoyo de:

Real Automóvil Club de España – RACE

FEGRUAL-ABEAC-CEPAS

Real Automóvil Club de Cataluña - RACC

Madrid, a 05 de marzo de 2019

M^a Aránzazu del Valle Schaan, en representación de Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (UNESPA) como Secretaria General, en el trámite de Audiencia Pública del Proyecto de Real Decreto por el que se regulan las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en vías públicas, siendo parte interesada en la elaboración de este proyecto normativo formula las siguientes observaciones:

OBSERVACIONES GENERALES

En primer lugar, es necesario poner de manifiesto, que la regulación de las condiciones de los operadores de auxilio en carretera, no debería realizarse, sin tener en cuenta a las entidades aseguradoras o a sus plataformas de asistencia en carretera, que utilizan como proveedores, a los operadores de auxilio en carretera.

El seguro de Asistencia, como ramo de seguro, se define como: *“Asistencia a las personas que se encuentran en dificultades durante desplazamientos o ausencias de su domicilio o de su lugar de residencia permanente. Comprenderá también la asistencia a las personas que se encuentren en dificultades en circunstancias distintas, determinadas reglamentariamente, siempre que no sean objeto de cobertura en otros ramos de seguro”.*

Dentro del ramo de asistencia, se podría definir al Seguro de Asistencia en Viaje como una modalidad complementaria del seguro de automóviles, por la que se prestan al asegurado o a quienes le acompañen durante el viaje, una serie de servicios conducentes a resolver incidencias de diversa naturaleza, tanto de carácter personal como relacionadas con el vehículo.

En el seguro de Asistencia en Viaje, la obligación del asegurador consiste en la prestación de un servicio al asegurado. Para que la cobertura tome efecto, es necesaria la solicitud previa del servicio por el asegurado. De esta forma, el asegurador pone a disposición del asegurado, los medios necesarios para la prestación del servicio.

Por tanto, la prestación del servicio por el asegurador es inherente al seguro de asistencia y su prestación por medios distintos, dejaría sin sentido al seguro de asistencia en viaje. En los casos de remolque y/o rescate del vehículo, se trata de una prestación de carácter asistencial, en la cual, la cobertura no se reembolsa.

Para facilitar estos servicios, las entidades aseguradoras cuentan con plataformas de asistencia, muchas de ellas en propiedad y otras, subcontratadas, siendo éstas las que contratan con los operadores de auxilio en carretera, lo que ha supuesto elevadas inversiones para su desarrollo y mantenimiento.

Lo anterior es importante por cuanto en el Protocolo de Auxilio en carretera, elaborado por la Dirección General de Tráfico, se reconoce en el “OBJETO” del mismo, el principio de mínima intervención de la administración. Textualmente indica, *“Se hace preciso señalar la capacidad de la administración para la fiscalización de los trabajos de normalización de la seguridad afectada por un accidente o avería, buscando garantizar su efectividad y siempre bajo los principios de premura y mínima intervención necesaria”.*

Este principio, también queda reconocido en el artículo 105 (retirada y depósito del vehículo) de la *Ley de Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial*, donde la actuación de la administración es subsidiaria para los supuestos de inactividad o ineficacia por parte de los obligados a retirar el vehículo. Es decir, la autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico, deberá actuar siempre en defecto del obligado a ello, es decir, actuando de manera subsidiaria.

Por otro lado, el Protocolo de Auxilio en carretera en su apartado de “Actuaciones Generales”, en el punto denominado ETAPA 3: GESTIÓN DE RECURSOS, establece:

“Como norma general, la movilización de una grúa en casos de avería o accidente, se efectuará a través de un protocolo y un servicio de comunicaciones propios de las aseguradoras o servicios de grúa, o e-call, a solicitud de un usuario, de las Fuerzas de Vigilancia del Tráfico (FVT), o de cualquier otro servicio de emergencia.”

Es decir, salvo aquellos accidentes o averías que se describan como URGENTES, en los que el vehículo constituya un peligro a la circulación, se debería desarrollar un protocolo de comunicación entre las entidades aseguradoras y la autoridad encargada de la regulación y gestión del tráfico, que compagine la seguridad vial con la actividad económica generada por la cobertura del seguro de Asistencia en viaje.

OBSERVACIONES AL ARTICULADO

A la Exposición de motivos.

Se propone incorporar a las Plataformas de asistencia en viaje como el actor relevante en las actividades de auxilio en carretera.

*“En la actualidad, en el Registro de vehículos constan más de 3.000 titulares con 11.000 vehículos destinados a las operaciones de auxilio **que en su mayor parte son contratados por las plataformas de asistencia en viaje de las entidades aseguradoras o por empresas de prestación de servicios de asistencia en carretera.**”*

Justificación:

Es necesario incluir en la exposición de motivos la realidad de los operadores de auxilio en carretera que actúan como proveedores de servicios de las plataformas de asistencia en viaje de las entidades aseguradoras o de empresas de prestación de servicios de asistencia en carretera. Por otra parte, esta aclaración es necesaria para comprender las observaciones de esta nota a los artículos 2 y 3 ya que son los centros de intermediación telemática de las entidades aseguradoras, las que intermedian entre los asegurados de asistencia en viaje y los operadores de auxilio en carretera prestadores del servicio.

Al artículo 2. Definiciones.

Se propone incorporar en las definiciones, a las plataformas de asistencia en viaje.

“plataforma de asistencia en viaje”: entidad aseguradora o empresa de prestación de servicios de asistencia en carretera cuya actividad consiste en coordinar los medios materiales y humanos de los operadores de auxilio en carretera.

Justificación:

Se hace imprescindible una definición de las plataformas de asistencia en viaje de entidades aseguradoras, tal y como se señala en la observación a la Exposición de Motivos, de acuerdo con lo indicado en las observaciones generales en cuanto a la realidad de la actuación de los operadores de auxilio en carretera.

Al artículo 2. Definiciones.

Se propone incorporar en las definiciones qué se entiende por centro de intermediación.

“centro de intermediación”: centro de comunicación telemática que coordina los medios materiales y humanos de los operadores de auxilio en carretera”.

Justificación:

Con el fin de evitar distintas interpretaciones, se hace imprescindible una definición de “centro de intermediación”. Estos centros están orientados a simplificar y optimizar la gestión de los servicios de las asistencias de las entidades a sus asegurados, coordinando las actuaciones de los operadores y sus grúas de auxilio en carretera.

Al punto 2 del artículo 4. Operación de auxilio.

Se propone incorporar el deber de comunicación del centro de intermediación a la autoridad competente por medios telemáticos.

“El centro de intermediación ~~el operador de auxilio en carretera~~ deberá comunicar por medios telemáticos a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación y gestión del tráfico, el geoposicionamiento dinámico del vehículo y los estados durante la operación de auxilio para su publicación en el punto de acceso nacional en materia de tráfico y movilidad.”

Justificación:

La tecnología y medios necesarios para la realización del seguimiento en tiempo real de los servicios en curso, la tiene el centro de intermediación para el que presta el servicio el operador de auxilio en carretera con sus grúas y por ello, se propone hacer una mención específica a este tipo de centros, eliminando la mención a “operador de auxilio en carretera”.

Al punto 4 del artículo 4. Operación de auxilio.

Se propone incluir la previsión que, en el “Protocolo de la Dirección General de Tráfico de auxilio en carretera”, se realiza sobre el criterio técnico del operario que decide la reparación “in situ” del vehículo.

“Como norma general, y sin perjuicio de las condiciones técnicas establecidas en la normativa sectorial de talleres de reparación de vehículos automóviles, no se realizará ninguna operación que tenga por objeto la reparación del vehículo en la propia vía, salvo:

- a) Que tal actuación, **a criterio del técnico de auxilio**, requiera menos tiempo que la retirada del vehículo de la vía.*
- b) Que sea imprescindible para efectuar la retirada del vehículo inmovilizado.”*

Justificación:

Incorporar la previsión que realiza el Protocolo de la Dirección General de Tráfico de auxilio en carretera en relación con el operario que interviene, que permite, siempre que se realice con criterios de seguridad, que sea éste quien decida, en función de los datos recibidos, proceder a la reparación del vehículo.

Al punto 2 del artículo 8. Actuaciones de auxilio

Se sugiere la siguiente redacción:

*“La inmovilización del vehículo se comunicará **al centro de intermediación** ~~bien al correspondiente operador de auxilio, bien a un tercero~~, quien a su vez lo remitirá, ~~preferiblemente~~ por medios telemáticos, al punto de acceso nacional en materia de tráfico y movilidad”.*

Justificación:

Tal y como se justifica en la observación a los artículos 2 y 4.2, la tecnología y medios necesarios para la realización del seguimiento en tiempo real de los servicios en curso, la tiene el centro de intermediación al cual presta el servicio el operador de auxilio en carretera con sus grúas. Aunque es cierto que el término

“tercero” podría dar cabida a este centro, sería preferible mencionarlo específicamente para una mayor seguridad jurídica.

Por otro lado, se propone aclarar y precisar, que la digitalización de las operaciones entre el centro de intermediación y el punto de acceso nacional en materia de tráfico y movilidad, deberá realizarse mediante sistemas de comunicación basados en aplicaciones telemáticas y no en aplicaciones móviles, tal como ya se recoge en artículo 4.2.

Se pretende evitar la utilización de aplicaciones de teléfonos móviles, como por ejemplo, los grupos de mensajes.

Al punto 1 del artículo 9. Retirada de vehículos por la autoridad del tráfico.

Se propone precisar, que debe incorporarse, el principio de mínima intervención de la administración y referirse a los artículos 104 y 105 de la Ley de Tráfico, Circulación y Seguridad Vial.

*"En los supuestos contemplados en los artículos 104 y siguientes 105 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación y Seguridad Vial, la autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico podrá proceder, **en caso que el obligado no lo hiciera**, a la retirada y depósito de los vehículos inmovilizados en la vía."*

Justificación:

Por seguridad jurídica se propone precisar que son los supuestos del artículo 104 relativos a la inmovilización del vehículo y los del artículo 105, correspondientes a la retirada del vehículo, a los que corresponde la facultad de retirada del vehículo por la autoridad encargada de gestión del tráfico, condicionándose a que el obligado no pueda retirar el vehículo o que no lo hiciera.

Lo indicado en este Real Decreto, no podrá contravenir lo establecido en el artículo 105 de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Esto quiere decir, por tanto, que si el titular del vehículo o su conductor o su entidad aseguradora retira con sus medios el vehículo en un tiempo razonable, no sería necesario que la autoridad encargada de la vigilancia del tráfico procediera a su efectiva retirada.

También resaltar, el principio de mínima intervención, relegando la actuación fiscalizadora de la Administración de manera subsidiaria, y sólo ante la inactividad o ineficacia por parte de los obligados.

Por las razones expuestas anteriormente, el sistema de comunicación no puede convertirse en un sistema de intervención para que la autoridad competente pueda transmitir sin justificación los encargos directamente al operador de auxilio en carretera ya que se quebraría el principio de mínima intervención.

Este procedimiento generaría problemas de cobertura al obligado de la retirada del vehículo, ya que en el seguro de asistencia en viaje, la retirada del vehículo hay que realizarla con los medios de la entidad aseguradora.

En este sentido se propone la firma entre la Asociación más representativa de las entidades aseguradoras y la autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico de un **Protocolo marco de actuación para reducir el tiempo de respuesta en la retirada de vehículos accidentados o averiados, que en caso de avería o accidente, supongan un riesgo para la seguridad vial**, mediante un sistema telemático de respuesta urgente entre la autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico y el centro de intermediación de las entidades aseguradoras.

Se establecería así un procedimiento automatizado y eficiente para reducir el tiempo de respuesta en la retirada de un vehículo averiado o accidentado que pongan en riesgo la seguridad vial.

Al punto 2 del artículo 10. Condiciones de la retirada.

Se propone precisar, que debe incorporarse, el principio de mínima intervención de la administración al referirse al artículo 105 de la Ley de Tráfico, Circulación y Seguridad Vial.

*“En los supuestos contemplados en el artículo 105 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en los que no mediere orden de inmovilización previa y, en particular en los casos a) y b) del primer apartado del citado artículo, la retirada será ordenada por la autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico, **en caso que el obligado no lo hiciera.**”*

Justificación:

Por coherencia con la referencia incorporada en el artículo 9.1, se debería incluir esta misma mención en el artículo 10.2, en el sentido de que la intervención de la administración sólo se produzca en el caso de que el obligado a la retirada del vehículo no lo hiciera.

Nueva Disposición transitoria.

Se propone incluir una nueva disposición transitoria para la adaptación a las nuevas obligaciones.

“En el plazo de un año, la Dirección General de Tráfico establecerá el procedimiento y el formato de envío de los datos desde los centros de intermediación”.

Justificación:

Asimismo la Dirección General de Tráfico deberá establecer el procedimiento de envío de los datos desde los centros de intermediación, o bien, a través de la elaboración de un protocolo común de actuación de las comunicaciones.

Nueva Disposición final.

Se propone una nueva disposición final.

“La autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico y la Asociación más representativa de las entidades aseguradoras podrán firmar un Protocolo marco de actuación para reducir el tiempo de respuesta en la retirada de vehículos accidentados o averiados, que en caso de avería o accidente, supongan un riesgo para la seguridad vial, mediante un sistema telemático de respuesta urgente entre el Centro de Gestión del Tráfico de la autoridad encargada de la regulación y control del tráfico y el centro de intermediación de la entidad aseguradora”.

Justificación:

El objeto del Protocolo sería, de una parte, reducir el tiempo de respuesta en la retirada de un vehículo accidentado o averiado que constituya un riesgo para la seguridad vial y, de otra, respetando las reglas de negocio de las entidades aseguradoras, establecer un sistema de actuación automatizado entre las partes implicadas que garantice una prestación rápida del servicio de retirada del vehículo de una manera eficiente y objetiva, respetando el interés de los afectados, de la Seguridad Vial, y del principio de premura y mínima intervención del Protocolo de auxilio en carretera de la Dirección General de Tráfico.

UNESPA

28 de febrero de 2019