

Participacion Normativa

De: [REDACTED]
Enviado el: jueves, 28 de febrero de 2019 14:42
Para: Participacion Normativa
Asunto: Re: PROYECTO DE REAL DECRETO SOBRE SERVICIOS DE AUXILIO EN CARRETERA
Datos adjuntos: A LA DGT AUDIENCIA PUBLICA PRD AUXILIO ALEGACIONES DE LA AGRUPACIÓN DE PROFESIONALES DE GRÚAS DE AUXILIO.pdf; Datos adjuntos sin título 00024.htm

Buenos días

Adjunto remito OBSERVACIONES de la asociación AGREGA-GRUAS al texto del PRD.

Sirvanse acusar recibo de las mismas, por favor.

Atentamente,

[REDACTED]
Agrega-Gruas



Red de Empresas de Auxilio en Carretera



Agrupación de Profesionales de Grúas de Auxilio

ALEGACIONES DE LA AGRUPACIÓN DE PROFESIONALES DE GRÚAS DE AUXILIO (AGREGA-GRUAS), 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.

Madrid, a 28 de febrero de 2019.

Estimados señores,

Nuestra asociación ha recibido correo electrónico informando de la situación en 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**, a fin de que pueda remitir las alegaciones, aportaciones y consideraciones que se estimen oportunas.

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.

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

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 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."*



Red de Empresas de Auxilio en Carretera



Agrupación de Profesionales de Grúas de Auxilio

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.**

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**



Red de Empresas de Auxilio en Carretera



Agrupación de Profesionales de Grúas de Auxilio

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 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.”



Red de Empresas de Auxilio en Carretera



Agrupación de Profesionales de Grúas de Auxilio

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.**

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.



Red de Empresas de Auxilio en Carretera



Agrupación de Profesionales de Grúas de Auxilio

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 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.”

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**

5



Red de Empresas de Auxilio en Carretera



Agrupación de Profesionales de Grúas de Auxilio

del vehículo que realice el remolcaje.

- Cabrestante hidráulico para la carga y descarga
- 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 paneles retro-



Red de Empresas de Auxilio en Carretera



Agrupación de Profesionales de Grúas de Auxilio

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



Red de Empresas de Auxilio en Carretera



Agrupación de Profesionales de Grúas de Auxilio

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 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.



Red de Empresas de Auxilio en Carretera



Agrupación de Profesionales de Grúas de Auxilio

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 de 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 el 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.**
- 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.**

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



Red de Empresas de Auxilio en Carretera



Agrupación de Profesionales de Grúas de Auxilio

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.
- 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



Red de Empresas de Auxilio en Carretera



Agrupación de Profesionales de Grúas de Auxilio

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.

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...).



Red de Empresas de Auxilio en Carretera



Agrupación de Profesionales de Grúas de Auxilio

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.*

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



Red de Empresas de Auxilio en Carretera



Agrupación de Profesionales de Grúas de Auxilio

exposición al riesgo de atropello y condiciones de seguridad de la prestación de sus operaciones en las vías 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.

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 publicas, 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.**



Red de Empresas de Auxilio en Carretera



Agrupación de Profesionales de Grúas de Auxilio

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 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.

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



Red de Empresas de Auxilio en Carretera



Agrupación de Profesionales de Grúas de Auxilio

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=zJ5uwQ9HCfl>

Atentamente,


AGREGA-GRUAS

Participación Normativa

De: [REDACTED]
 Enviado el: miércoles, 06 de marzo de 2019 13:27
 Para: [REDACTED]
 Asunto: Alegaciones a la propuesta de RD Auxilio en vías públicas
 Datos adjuntos: 190306_ALEGACIONES A LA PROPUESTA DE RD AUXILIO EN VÍAS PÚBLICAS 2.docx

Buenos días,

Por el presente email aportamos nuestras alegaciones a la Propuesta de RD Auxilio en vías públicas, descritas a continuación y adjuntas en el documento Word.

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

Proponemos que se modifiquen la Disposición Transitoria Primera y la Disposición Final Quinta para que se adelanten, tanto la fecha límite hasta la cual se pueden seguir usando los triángulos de preseñalización de peligro, como la de la obligatoriedad del uso del dispositivo luminoso, ya que, el periodo para la eliminación del uso del triángulo, dispositivo que exige al usuario bajarse del vehículo para colocarlo, y que implica un claro riesgo, es demasiado largo.

Entendemos que, si el objetivo principal es reducir las cifras de siniestralidad y empezar a salvar cuanto antes el mayor número de vidas, el uso de los triángulos no debería prolongarse tanto en el tiempo.

Este periodo tan largo para poder seguir usando el triángulo, choca con las modificaciones que se introducen en el Reglamento General de Circulación en su artículo 130.3, que establecen la obligación de los ocupantes del vehículo de permanecer en el habitáculo con el cinturón abrochado, pudiendo solo abandonarlo si existe un lugar seguro fuera de la plataforma de circulación, a la que puedan acceder desde el lado del vehículo contrario al flujo del tráfico, y sin poder transitar por dicha plataforma.

Posteriormente, en el punto 4, se mantiene la obligatoriedad de colocar el dispositivo de preseñalización de peligro, por lo que, mientras que este siga siendo el triángulo, los ocupantes del vehículo seguirán arriesgando su vida, pudiendo solo señalizarse en aquellas circunstancias que no incumplan el nuevo Reglamento General de Circulación. Somos conscientes de que es necesario un periodo de transición durante el cual los usuarios puedan sustituir los dispositivos actuales por los nuevos luminosos, pero consideramos que alargarlo cuatro años supondrá seguir poniendo vidas en peligro innecesariamente.

Por todo lo expuesto, desde Aesleme se solicita que se tenga en cuenta la propuesta de modificación del periodo transitorio de utilización de los triángulos como dispositivo de pre-señalización de peligro a un plazo de entre uno y dos años desde la entrada en vigor del Real Decreto, fecha en la cual, el dispositivo luminoso V16 pasaría a ser obligatorio.

Un cordial saludo,

Mar Cogollos Paja
Directora

AESLEME
TEL: 911 109962
E-MAIL: info@aesleme.org



ONG
ACREDITADA
FUNDACIÓN LEALIDAD





www.aesleme.es

***** ADVERTENCIA*****

CONFIDENCIALIDAD: La información de este correo electrónico es privada, confidencial y para uso exclusivo de su destinatario. Si usted no es el destinatario correcto o lo ha recibido por error, le informamos de que por ley están totalmente prohibidas su divulgación, distribución o reproducción. Si lo ha recibido por error, por favor, notifiquenoslo y proceda a su destrucción sin continuar su lectura.

PROTECCIÓN DE DATOS: Los datos de carácter personal empleados en este envío, han sido obtenidos en cumplimiento de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, y serán tratados por ASOCIACIÓN ESTUDIO LESIÓN MEDULAR ESPINAL (AESLEME) como Responsable de los mismos. Les informamos que sus datos no serán cedidos a terceros, salvo a aquellos Organismos y Administraciones públicas exigidas por ley.

Le informamos que los interesados pueden ejercitar los derechos de acceso, oposición, limitación o portabilidad, entre otros, en cualquier momento, mediante escrito, dirigido a ASOCIACIÓN ESTUDIO LESIÓN MEDULAR ESPINAL a la dirección Vía de las Dos Castillas; Ática; Edificio 7, Bajo B - 28224 (Pozuelo de Alarcón).

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

Proponemos que se modifiquen la Disposición Transitoria Primera y la Disposición Final Quinta para que se adelanten, tanto la fecha límite hasta la cual se pueden seguir usando los triángulos de preseñalización de peligro, como la de la obligatoriedad del uso del dispositivo luminoso, ya que, el periodo para la eliminación del uso del triángulo, dispositivo que exige al usuario bajarse del vehículo para colocarlo, y que implica un claro riesgo, es demasiado largo.

Entendemos que, si el objetivo principal es reducir las cifras de siniestralidad y empezar a salvar cuanto antes el mayor número de vidas, el uso de los triángulos no debería prolongarse tanto en el tiempo.

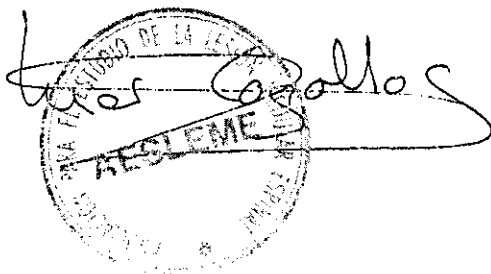
Este periodo tan largo para poder seguir usando el triángulo, choca con las modificaciones que se introducen en el Reglamento General de Circulación en su artículo 130.3, que establecen la obligación de los ocupantes del vehículo de permanecer en el habitáculo con el cinturón abrochado, pudiendo solo abandonarlo si existe un lugar seguro fuera de la plataforma de circulación, a la que puedan acceder desde el lado del vehículo contrario al flujo del tráfico, y sin poder transitar por dicha plataforma.

Posteriormente, en el punto 4, se mantiene la obligatoriedad de colocar el dispositivo de preseñalización de peligro, por lo que, mientras que este siga siendo el triángulo, los ocupantes del vehículo seguirán arriesgando su vida, pudiendo solo señalizarse en aquellas circunstancias que no incumplan el nuevo Reglamento General de Circulación.

Somos conscientes de que es necesario un periodo de transición durante el cual los usuarios puedan sustituir los dispositivos actuales por los nuevos luminosos, pero consideramos que alargarlo cuatro años supondrá seguir poniendo vidas en peligro innecesariamente.

Por todo lo expuesto, desde Aesleme se solicita que se tenga en cuenta la propuesta de modificación del periodo transitorio de utilización de los triángulos como dispositivo de preseñalización de peligro a un plazo de entre uno y dos años desde la entrada en vigor del Real Decreto, fecha en la cual, el dispositivo luminoso V16 pasaría a ser obligatorio.

Madrid, 6 de marzo de 2019.

A handwritten signature in black ink is written over a circular stamp. The stamp contains the text "INSTITUTO DE LA LEGISLACIÓN" around the top and "AESLEME" in the center. The signature appears to be "Luis Gallo".

Participacion Normativa

De: [REDACTED]
 Enviado el: miércoles, 06 de marzo de 2019 16:51
 Para: [REDACTED]
 Asunto: ALEGACIONES A LA PROPUESTA DE REAL DECRETO POR EL QUE SE REGULAN LAS CONDICIONES EN LAS QUE REALIZARÁN SUS FUNCIONES LOS SERVICIOS DE AUXILIO EN VÍAS PÚBLICAS

En Valladolid, a 6 de marzo de 2019

Por este medio, don Carlos Alberto Díez Moro con DNI [REDACTED] en nombre y representación de la Asociación Nacional de Amputados de España (en adelante, Andade), con CIF G-85112134 y domicilio a efectos de notificaciones en C/ Petirrojo 1, bajo D, 47011 Valladolid, mediante el presente escrito procedo a formular, en relación con la Propuesta de Real Decreto por el que se regulan las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en vías públicas, las siguientes alegaciones a la propuesta:

1ª.- Hemos encontrado una errata en la remisión que se hace en la Disposición Transitoria Primera a la Disposición Adicional Segunda. No existe tal Disposición Adicional Segunda y la referencia debería corregirse y referirse a la Disposición Final Segunda.

2ª.- Desde Andade proponemos que se modifiquen la Disposición Transitoria Primera y la Disposición Final Quinta, para que se adelante la fecha límite en la que que, de forma transitoria, pueden usarse los triángulos de preseñalización de peligro y, por lo tanto, se adelante también la obligatoriedad del uso del dispositivo luminoso.

El periodo transitorio para la eliminación del uso del triángulo nos parece excesivamente largo. Este dispositivo exige al usuario bajarse de su vehículo para colocarlo (uno por delante y otro por detrás del coche, como mínimo a 50 m de distancia), lo que continuará conllevando un claro riesgo para las personas.

Las estadísticas del Observatorio Nacional de Seguridad Vial sobre siniestralidad en relación a los usuarios y operarios que realizan la actividad de auxilio con motivo de una inmovilización previa del vehículo, han arrojado un resultado en los años 2016 y 2017 de 50 fallecidos, 113 hospitalizados y 796 heridos, y la actual regulación claramente no va a conseguir que se reduzcan esas cifras.

Una norma cuya finalidad última es reducir las cifras de siniestralidad y salvar el mayor número de vidas posible no debería mantener por tanto tiempo el uso de un dispositivo que, por sí mismo, entraña un grave peligro para el usuario que debe bajar del vehículo, asumiendo el riesgo de ser atropellado, para colocarlo. En nuestra entidad, hay decenas de personas amputadas, tanto de extremidad inferior como superior, adultos y niños, y muchos de ellos lo han sido por atropellos cuando iban a colocar el triángulo, o por estar mal ubicado, o por no ser visible en horas de máxima luminosidad, etc.

Además, la prolongación del uso del triángulo por tanto tiempo contradice a las modificaciones que la Disposición Final Primera introduce en el Reglamento General de Circulación. Esta disposición, en su afán por reducir la siniestralidad en casos de avería o emergencia, establece acertadamente la obligación de los ocupantes del vehículo de permanecer dentro del mismo y con el cinturón abrochado, de forma que solamente podrán abandonarlo si existe un lugar seguro fuera de la plataforma de circulación, a la que puedan acceder desde el lado del vehículo contrario al flujo del tráfico, y sin tener que transitar por la plataforma de circulación.

Sin embargo, a la vez que se prohíbe transitar por la plataforma de circulación, se mantiene la obligatoriedad de colocar el dispositivo de señalización de emergencia. Mientras este dispositivo siga siendo el triángulo, los ocupantes del vehículo tendrán que bajarse a colocarlo, incumpliendo el Reglamento General de Circulación y arriesgando su integridad para ello, pudiendo ser víctimas de un siniestro con resultado de muerte o de graves secuelas, como las amputaciones a las que hacía referencia anteriormente.

Está claro que la medida requiere de un régimen transitorio durante el cual los usuarios puedan cambiar sus dispositivos actuales por los luminosos contemplados en la norma, pero prolongar esa posibilidad durante cuatro años, es desde nuestro prisma permitir que se sigan poniendo en riesgo las vidas de quienes lo sigan utilizando hasta el último momento, dejando estancadas las cifras de siniestralidad señaladas en la exposición de motivos de la norma y dejando caer en saco roto la finalidad última de la norma, que coincide con lo pretendido por la asociación, de reducir el número de víctimas, mortales o no, en las carreteras. Todo ello a la vez que se prolonga en el tiempo una situación de contradicción en la propia norma de circulación, conforme se ha expresado.

Por todo lo anterior, desde Andade se solicita que se tengan en cuenta las modificaciones propuestas y se reduzca el plazo transitorio de utilización de los triángulos como dispositivo de preseñalización de avería o emergencia a un plazo **no superior a dos años** desde la entrada en vigor del Real Decreto.

Sin otro particular, reciban un saludo.

--

[Redacted signature]

Presidente de Andade

(+34) 666 007 725

presidencia@andade.es



Participación Normativa

De: [REDACTED]
Enviado el: jueves, 07 de marzo de 2019 20:43
Para: [REDACTED]
Asunto: APORTACIONES AL BORRADOR DEL PROTOCOLO DE AUXILIO EN CARRETERA

Estimados Señores:

Como Presidente de la Plataforma Gallega por la Seguridad Vial, en nombre y representación de esta asociación, mediante la presente, en relación con la Propuesta de Real Decreto por el que se regulan las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en vías públicas, hallándonos dentro del plazo para presentar propuestas, solicitamos, con todo el respeto:

Que se proceda a la modificación de la fecha límite en la que que, de forma transitoria, puedan continuar usándose los triángulos de preseñalización de peligro y, por lo tanto, se adelante la obligatoriedad del uso del dispositivo luminoso que se propone a un plazo menor, que entendemos puede ser de unos dos años, basándonos en los siguientes argumentos:

Primero. Como sabemos, el triángulo de preseñalización exige al usuario bajarse de su vehículo para colocarlo (uno por delante y otro por detrás del coche, como mínimo a 50 m de distancia), lo que supone un claro riesgo para las personas, especialmente de noche o en malas condiciones de visibilidad. El uso de este elemento de seguridad, provoca todos los años, tal como vemos en las estadísticas y en las noticias, varias muertes y muchos heridos, todos los años. Prolongar innecesariamente el uso de los triángulos, existiendo ya una solución más eficaz, no es compatible con el objetivo que la norma persigue, a nuestro entender, y atendiendo a las propias citas de la exposición de motivos de la misma, donde se pretende bajar el número de víctimas.

Segundo. Un período excesivamente prolongado de transición para la entrada en vigor de un sistema que permite una señalización eficiente sin bajarse del vehículo, no ayudará a bajar las cifras de siniestralidad, como tampoco lo hará prolongar durante un período de casi cinco años la posibilidad de colocar un triángulo.

Tercero. Por otro lado, en la propia norma se está obligando al conductor a no apearse del vehículo en determinadas condiciones como puede ser un túnel o paso inferior, salvo en el caso de poder abandonar la plataforma hacia un lugar seguro, y por tanto no hay opciones a poder colocar un triángulo; sin embargo, al mismo tiempo se requiere usar la luz que se propone, medida con lo que estamos plenamente de acuerdo dicho sea de paso, pero resulta un tanto contradictorio, sobre todo si la transición para la sustitución se prolonga durante cuatro años.

Está muy claro que cualquier medida de esta clase requiere de un régimen transitorio durante el cual los usuarios puedan cambiar sus dispositivos actuales por los luminosos contemplados en la norma, pero en definitiva, entendemos que prolongar esa posibilidad durante más de dos años, provocará no sólo una incertidumbre sobre el momento de hacer el cambio, si no el estancamiento de las cifras de siniestralidad señaladas en la exposición de motivos, y, como todos deseamos, reducir el número de víctimas, mortales o no, en las carreteras.

Por todo ello, desde la Plataforma Gallega para la Seguridad Vial solicitamos que se tengan en cuenta nuestra propuesta y, en la medida de lo posible, se reduzca el plazo transitorio de utilización de los triángulos como dispositivo de preseñalización de avería o emergencia a un plazo, que entendemos razonable como período de adaptación, de dos años, desde la entrada en vigor de este Real Decreto,

iniciativa que apoyamos firmemente y que esperamos que contribuya a lograr el objetivo común de víctimas 0 en nuestras carreteras.

Sin otro particular, reciban un saludo.



Presidente PGSV

CIF G94179850

Teléfono: 0034 639293942



Libre de virus. www.avast.com

Participacion Normativa

De: [REDACTED]
Enviado el: jueves, 07 de marzo de 2019 21:54
Para: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Asunto: Comentario de CCOO sobre proyecto RD servicios de auxilio en vías públicas

Estimados/as Sres./as.:

Desde la Secretaría de Salud Laboral de la Confederación Sindical de Comisiones Obreras (CCOO) y dentro del procedimiento de audiencia e información pública del proyecto de Real Decreto por el que se regulan las condiciones en las que realizan sus funciones los servicios de auxilio en vías públicas queremos, queremos trasladar nuestra valoración de la modificación de la modificación del Anexo XI del Reglamento General de Vehículos aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en los relativo a la señal V-16, dispositivo de preseñalización de peligro.

A juicio de nuestro sindicato, la sustitución de la señal con forma de triángulo actualmente vigente y que debe situarse en la calzada 50 metros antes de la ubicación del vehículo averiado, por una señal luminosa que se coloca sobre el propio vehículo sin necesidad de apearse de él, es una propuesta muy positiva en términos de prevención del riesgo de atropello, un riesgo que actualmente se materializa en un gran número de ocasiones como indican las estadísticas de la Dirección General de Tráfico.

Un saludo.

[REDACTED]
Secretaría Confederal de Salud Laboral de CCOO
Tlf 917028068
obayona@ccoo.es

 [Empty rectangular box for signature or stamp]

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.