

REUNIÓN TÉCNICA DEL COMITÉ NACIONAL DE TRANSPORTE POR CARRETERA 11 OCTUBRE 2018

Madrid, 16 de octubre de 2018

Habiendo asistido a la mencionada reunión celebrada en la sede central de la Dirección General de Tráfico el pasado jueves, de las notas tomadas procedo a realizar el presente resumen para vuestro conocimiento.

La reunión dio comienzo a las 16h30, finalizando a las 19h10. Preside el Director General de Tráfico, D. Pere Navarro, acompañado por sus dos subdirectores de Ordenación y Normativa, y de Formación, así como de cuatro técnicos más de su equipo.

Tras las bienvenidas tanto del Presidente del CNTC como del propio Director General de Tráfico, se da paso al análisis de los siguientes asuntos previamente informados de su debate por el propio CNTC:

ANTEPROYECTO DE LEY SOBRE SEGURIDAD VIAL.

El Director informa que la modificación de la Ley es parcial, solo vinculándolo al permiso por puntos (en adelante PxP), ya que el estado político en España resulta imposible que el Congreso acometa modificar la Ley en su totalidad. El PxP data de hace doce años, y es necesaria su actualización.

Destaca entre sus propuestas subir sanción por retirada de puntos por manejar el móvil conduciendo, no llevar el cinturón de seguridad o el casco, o el exceso de velocidad en carreteras secundarias convencionales; se recuperan más puntos tras el curso tradicional, también se reciben más puntos a falta de sanciones, y finalmente una recuperación de dos puntos tras participar de un curso sobre conducción segura.

El CNTC vuelve a preguntar a la DGT si el empresariado del sector podría disponer permanentemente del registro del número de puntos de los permisos de sus

conductores profesionales asalariados. El Director comunica que, teniendo presente la Ley sobre protección de datos, finalmente va a disponer de la información de la siguiente forma, similar a un semáforo, pero sin disponer del número de puntos: el índice verde significa que el conductor profesional cuenta con todos los puntos; el índice amarillo significa que dispone todavía de puntos; y el rojo, que no tiene ninguno

El CNTC vuelve a preguntar a la DGT si se pueden recuperar los cuatro puntos que el RD 1032 regula tras haber seguido un curso CAP de Formación Continua, aspecto que todavía no ha entrado en marcha. El Director comunica al sector del transporte que lo vuelva a alegrar. Aprovecha para informar que, en el borrador de Orden Ministerial por la que se regulan los cursos P x P, se tiene previsto darle prioridad de plaza al conductor profesional y que los cursos puedan orientarse a lo que realmente necesita cada infractor.

🚦 DESVÍOS OBLIGATORIOS DE NACIONALES A AUTOPISTAS DE PEAJE.

El Director informa que la medida ya ha tenido impacto positivo sobre la seguridad vial, como así ha sido en la N-232 en La Rioja, teniendo como acuerdo común el que se respete el espacio mínimo de trayecto. En nada se comienza a trabajar el borrador de la resolución de febrero de restricciones de circulación, y es ahí donde se debe definir su enfoque en el apartado D.2.2.

El CNTC propone que se regule como actualmente existe en la RIMP para mercancías peligrosas, en el que el número de kilómetros es el necesario, y que siempre las salidas y las entradas se lleven a cabo en los sentidos de la marcha.

🚦 RESTRICCIONES DE CIRCULACIÓN MÁS FLEXIBLES.

El CNTC solicita revisar tanto los periodos como tramos y mercancías exentas, en nuestra condición de servicio público. Igualmente, solicita trabajar los borradores con un plazo mayor al actual.

El Director informa que esta herencia tradicional se tiene previsto clarificarla y simplificarla aún más, e incluso buscar el equilibrio con País Vasco y Cataluña.

🚦 EDADES MÍNIMAS OBTENCIÓN PERMISOS C Y D.

El Director informa que, tras la pugna histórica de Directivas comunitarias, con la última publicada en abril obliga a los Estados Miembro a trasponerla, llevando en la próxima modificación del Reglamento General de Conductores la inclusión de los 18 años, siempre que el aspirante cuente con el CAP.

Nada se responde al CNTC con vincularlo igualmente con el título de Grado Medio del curso de FP de conductor de camión.

FORMACION VIAL LABORAL VINCULADA AL PRL.

El CNTC recuerda la exigencia de evitar la accidentalidad vial, sobre todo la in itinere, a través de cursos recurrentes. Las empresas reciben sanciones por no llevarlos a cabo. Se debería coordinarse por las distintas Administraciones que se suele multiplicar la formación en este campo a través de más de un curso con contenidos coincidentes, como por ejemplo ocurre con el CAP.

El Director propone dirigirse a la Dirección General de Inspección de Trabajo y hablarlo igualmente con Empleo.

REQUISITOS CENTROS DE FORMACIÓN ADR.

El CNTC recuerda que la normativa data de 1998 y que han pasado desde entonces muchas actualizaciones del Acuerdo ADR. Por lo tanto, se deberían actualizar los contenidos de los cursos, en especial la introducción de medios pedagógicos de prácticas vía simuladores de fuego, o también la eliminación de mangueras de agua en las prácticas de extinción de incendios, ya que las mismas no se encuentran en la práctica ni a bordo del camión ni en los recintos de las empresas de transporte. Por último, también se solicitan criterios de inspección uniformes por las Jefaturas.

El Director informa que revisará la cuestión. Adelanta que se va a trabajar los controles biométricos dactilares en las inspecciones, y solicita que se estudie la revisión de los horarios de los cursos, ya que hay algunos que, por ser intempestivos, son no solo ya difíciles de inspeccionar, sino que realmente se celebren.

BLOQUEOS EN LA FRONTERA DE BIRIATOU CON IRÚN.

El CNTC introduce la cuestión, en el que se crearon unos controles más específicos en las fronteras por ataques terroristas. El problema es que en ninguna otra frontera

se está bloqueando en exceso al transporte de mercancías, y siempre en sentido Francia y no al revés. De 15 cabinas instaladas, solo se tienen abiertas dos, por lo que los atascos son kilométricos (cuello de botella) y las pérdidas al sector son millonarias.

El Director se siente solidarizado con el Sector y lo trasladará al Ministro del Interior.

CONSUMO DE ALCOHOL Y DROGAS POR CONDUCTORES.

El CNTC informa que la Ley actual laboral no ampara a que los empresarios puedan realizar controles preventivos cotidianos a sus conductores profesionales; por ello, solicitan que sea una norma que provenga de Tráfico en virtud de proteger la seguridad vial. En Portugal se admite poder realizar estos controles en las empresas.

El Director señala que la normativa de Tráfico regula solo en la vía pública y no dentro de las empresas como centro de trabajo. Es un problema laboral de la cual debe ampararse en la normativa regulada por el Ministerio de Empleo.

ESTABLECIMIENTO DE RECONOCIMIENTOS MÉDICOS PERIODICOS.

El CNTC pide apoyo a la DGT para que se reconozca como obligatorios los reconocimientos médicos de empresa que actualmente son solo voluntarios.

El Director se muestra al lado de la solicitud, y apoyará que lo sean obligatorios, si no cada año, cada dos o de manera más permanente.

REGULACIÓN ESTIBA MERCANCÍAS EN VEHÍCULO DE TRANSPORTE.

El Director informa que la normativa del 20 de mayo no es un aspecto novedoso, ya que antes, a través del Reglamento General de Circulación, ya se controlaba la seguridad en el amarre de las mercancías. Se recuerda la Instrucción a posteriori por la que se asemeja el marco claro de responsabilidad a lo que establece la Ley de Contrato de Transporte Terrestre, que si bien se admite el pacto en contrario, se apela a la responsabilidad compartida. Se ha logrado una concienciación mayor, los cargadores se encuentran mucho más involucrados, y no se han aumentado las denuncias. Todavía queda pendiente de regularse la Orden que identifica las inspecciones más minuciosas, así como las denominadas fichas de desarrollo de la correcta estiba por tipología de cargas.

El CNTC advierte que todavía no se encuentra la responsabilidad lo suficientemente claro, ya que hay en ocasiones un cargador que es quien contrata el transporte pero que subcontrata la carga efectiva. Por ello debería detallarse la real responsabilidad hacia el expedidor o cargador efectivo, que es quien pone a disposición del transportista las mercancías. Otros problemas igualmente comentados son las dificultades en el total cumplimiento de aseguramiento de las mercancías por la distribución urbana, o la práctica de las aseguradoras ante cualquier siniestro de derivarlo ante una incorrecta estiba para no cubrir los siniestros, ante lo que se deriva un alto pago de primas de seguro.

🚦 NOTIFICACIÓN ELECTRÓNICA DE SANCIONES DE TRÁFICO.

El CNTC advierte que se dispone tanto de la dirección electrónica habilitada (Ministerio de Hacienda) como la dirección electrónica vial (DGT), por lo que hay que darse de alta en 17 Comunidades Autónomas.

El Director nos comenta que la Ley sobre Procedimiento Administrativo ya reconoce la existencia de una sola plataforma, y se sigue trabajando en ella, homologando e integrando las plataformas, ya que todavía existen contratos administrativos vigentes sobre mantenimientos y de soporte. Aunque la Ley de Tráfico regula la electrónica vial, el objetivo es ir a la habilitada única común a través de la carpeta ciudadana sobre servicios compartidos, en cualquier ámbito sectorial, quedando la dirección electrónica vial por debajo de la habilitada de Hacienda, pero integradas ambas.

🚦 TRÁMITES DE TRÁFICO POR ASOCIACIONES PROFESIONALES.

El CNTC informa que, estando ya la compulsa resuelta, las Jefaturas de Badajoz y de Barcelona te piden cita previa, cuando en todas las demás los trámites se resuelven en 24-48 horas.

El Director lo va a solucionar. No obstante, reconoce a nivel general que la crisis ha hecho mella en la falta de administrativos en las jefaturas, lo que ha obligado a que los Jefes provinciales hayan tomado medidas logísticas. La tendencia es ir a apostar por los trámites online, aunque en el caso de las matriculaciones de vehículos los cambios de operativas lleguen a ser más lentos, por la histórica dependencia de los gestores administrativos en llevarlos a cabo.

🚦 OTROS ASUNTOS MENCIONADOS.

- ✓ La siniestralidad de las furgonetas: El CNTC advierte del peligro real de aquellas de menos de 3'5 toneladas que realizan transporte pesado. El Director anuncia la celebración de un estudio para mejorar la seguridad de estos vehículos.
- ✓ El Comercio Electrónico: El CNTC informa de las prácticas ilegales sobre competencia desleal y peligro a la seguridad vial el transporte de mensajería por transporte privado. El Director señala al trabajo coordinado de las Administraciones para ir acabando con esta práctica cada vez más asidua en polígonos y carreteras.
- ✓ Escasez de conductores: El CNTC solicita facilitar a examinar a conductores extranjeros no comunitarios para que entren al Sector. El Director informa que las Comunidades Autónomas ya dan visados en la actualidad para seis meses a conductores contratados legalmente, para posteriormente dar validez a su permiso en dos años, garantizándose tiempo para regularizarse su arraigo personal.
- ✓ Imanes en los puertos: El CNTC informa que se está vulnerando el tacógrafo dentro de las instalaciones portuarias, ya que los recorridos son muy cortos y se prolonga su estancia en los mismos. La ATGC solo puede controlar de puertas para afuera.

Sin más asuntos a tratar se finaliza la sesión.

Juan Manuel Sierra Sidera
Secretario General