



asociación de empresas de transporte especial

La Asociación de Empresas de Transporte Especial formula las siguientes alegaciones al proyecto de Reglamento General de Carreteras.

Primero.	Informe de inviabilidad de otros modos de transporte.....	1
1º)	Sobre la petición de informe al transportista de carretera.....	2
2º)	Sobre el derecho a la elección del modo de transporte.....	3
Segundo.	Información de obras en las carreteras.....	4
Tercero.	Fiscalidad por el uso de la infraestructura y peajes de autopistas.	4
Cuarto.	Sobre los itinerarios del transporte especial.....	5

PRIMERO. INFORME DE INVIABILIDAD DE OTROS MODOS DE TRANSPORTE.

Ni la actual Ley y Reglamento de Carreteras ni en el proyecto que comentamos exige acreditar la inviabilidad de otros modos distintos a la carretera para autorizar un transporte especial. Tampoco la legislación de la Unión Europea otorga preferencia en la realización de los transportes especiales en un modo distinto a la carretera. Sin embargo la Administración competente en carreteras rompiendo el derecho a la elección de modo de transporte y el principio de igualdad de modos, exige para la emisión del informe preceptivo del titular de la vía en el otorgamiento de autorizaciones complementarias de circulación por parte de Tráfico que se acredite la inviabilidad de otros modos de transporte distinto a la carretera y lo exige al transportista por carretera.

En punto 1.2 de la NOTA DE SERVICIO 1/2018 de la Dirección General de Carreteras, Subdirección General de Explotación del MITMA¹, relativo a “definiciones”, a pesar del título establece

¹ Nota de Servicio 1/2018. ACTUALIZACIÓN DE LAS INSTRUCCIONES PARA LA EMISIÓN DE LOS INFORMES PRECEPTIVOS Y VINCULANTES RELATIVOS A SOLICITUDES DE AUTORIZACIÓN DE TRANSPORTES ESPECIALES A LOS QUE HACE REFERENCIA EL ARTICULO 108.3 DEL REGLAMENTO GENERAL DE CARRETERAS. SUBDIRECCIÓN GENERAL DE EXPLOTACIÓN. “Constituye objeto de la presente nota actualizar en base a la experiencia adquirida y para evitar errores de interpretación, así como continuar facilitando la

Si analizados otros modos de transporte existiese alguna alternativa al transporte por carretera, técnicamente viable, que implique menor afección a la infraestructura o a su explotación y que comparativamente no suponga un coste desproporcionado, se informará negativamente indicando esta posibilidad y solicitando la justificación del transporte por carretera como modo de transporte.

1º) Sobre la petición de informe al transportista de carretera.

El borrador de la modificación de la Nota de Servicio en el año 2018 no se comentó con el sector, el texto aprobado se conoce tras su publicación en la web del MITMA. Pasó desapercibido el nuevo requisito de informe de inviabilidad de otros modos de transporte al no exigirse hasta años después de su aprobación. Es a partir de su exigencia, hace algo más de un año, cuando el sector ha experimentado las dificultades de su aplicación. Básicamente estas dificultades son consecuencia de la falta de concreción del contenido y objeto del certificado de inviabilidad de modos. No hay un criterio previamente establecido y publicado. Buena prueba de ello son las reiteradas consultas y las paralizaciones en la expedición de los informes del titular de la vía por las dudas en el contenido y la tramitación del certificado de inviabilidad.

A pesar de que la Nota dice “*Si analizados otros modos de transporte..... solicitando la justificación del transporte por carretera como modo de transporte*”. A pesar de que con una interpretación literal **es la Administración la que inicialmente debe analizar la posibilidad de realizar el transporte en un modo distinto a la carretera** y solo en el caso de que “*existiese alguna alternativa al transporte por carretera*” es cuando se pide al solicitante de la autorización que acredite la inviabilidad de modo, la Administración directamente pide al transportista por carretera el informe. La Administración tiene más datos que el transportista por su relación con Renfe, Puertos del Estado, etc. para conocer si es no viable técnica y económicamente. De hecho la Administración tiene datos para saber que buena parte de la mercancía de un transporte especial es inviable transportarla por ferrocarril o por vía marítima, bien por imposibilidad de pesos o dimensiones de la pieza, por inadecuación del medio o por la necesidad de manipulación en los transbordos en cada uno de los medios. En su caso debiera limitarse el informe de la inviabilidad de modos solo a aquellos supuestos en los que no le conste a la Administración la imposibilidad de otros modos.

elaboración de los informes preceptivos y vinculantes relativos a las solicitudes de autorización complementaria de circulación de vehículos y transportes especiales por carreteras de la red estatal, de acuerdo con lo establecido en el artículo 108 del Reglamento General de Carreteras (R. D. 181211994, de 2 de septiembre)”.

Es llamativo que se pida al titular de un modo el conocimiento técnico y de costes de otros modos de transporte, y que se le pida además que acredite que el coste de otro modo de transporte es desproporcionado. Al transportista de carretera no le es fácil solicitar un presupuesto real de transporte ferroviario o marítimo cuando de antemano se sabe que no se va a contratar el servicio.

En ocasiones el transportista por carretera no puede acreditar la inviabilidad e otros modos, aunque solo sea por el hecho de que esos modos no le acreditan la imposibilidad o el precio, pero lo cierto es que cuando el cargador, ante la imposibilidad de obtener la autorización complementaria de circulación por falta del informe del titular de la vía, planifica el transporte en un modo distinto a la carretera se encuentra con la imposibilidad de realizar el transporte en el modo ferroviario o el marítimo.

Solicitamos que en el caso de aprobarse la obligación el informe de inviabilidad de modos se concrete los supuestos en los que es obligatorio el informe así como su contenido.

2º) Sobre el derecho a la elección del modo de transporte.

En todo caso la obligación de acreditar la imposibilidad de realización del transporte por otros modos – ferrocarril o marítimo – se opone el derecho de los usuarios de transporte a la elección de modo. El artículo de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres – LOTT-. Al mismo tiempo dispone el artículo 4 que “3. En el marco del principio de unidad de mercado, los poderes públicos buscarán la armonización de las condiciones de competencia entre los diferentes modos y empresas de transporte, tenderán a evitar situaciones de competencia desleal, y protegerán el derecho de libre elección del usuario, y la libertad de gestión empresarial, que únicamente podrán ser limitadas por razones inherentes a la necesidad de promover el máximo aprovechamiento de los recursos y la eficaz prestación de los servicios”. O el artículo 25 LOTT “Artículo 25. Con objeto de dar cumplimiento a los principios expresados en el artículo 3 de esta Ley, la Administración procurará la armonización de las condiciones de competencia de los distintos tipos de transporte terrestre entre sí y entre éstos y los demás modos de transporte, realizando, en su caso, las actuaciones precisas tendentes a su coordinación y complementación recíproca”. O el artículo 26 LOTT Artículo 26. “El Gobierno, a propuesta del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previo informe del Consejo Nacional de Transportes, podrá excepcionalmente, por razones extraordinarias de interés público que lo justifiquen, adoptar durante el tiempo que resulte preciso, medidas tendentes a que se realice un desplazamiento o trasvase entre modos de transporte en el tráfico de determinadas mercancías”.

La exigencia del informe de inviabilidad ferroviaria o marítima va en contra de la libertad del usuario o cargador de elección del modo de transporte, debe acreditar no solo el mayor coste del ferrocarril, además debe acreditar que el mayor coste es desproporcionado.

SEGUNDO. INFORMACIÓN DE OBRAS EN LAS CARRETERAS.

Las obras de mantenimiento de carreteras cuando impiden el paso o establecen límites a los pesos o dimensiones de los transportes especiales, no se comunican con la suficiente antelación a las empresas de transporte, no se ofrecen alternativas y los cambios de itinerario para evitar la obras no pueden realizarse al no permitirse la modificación del itinerario de la autorización complementaria de circulación.

Y ello a pesar de lo que se dispone en la Nota de Servicio 1/2018

5.3. Prescripciones relativas a la situación de obras en las carreteras.

Cuando el itinerario de un transporte se realice por una carretera que se encuentre en obras o éstas tengan prevista su iniciación en los próximos doce meses y teniendo en cuenta que la autorización puede en algunos casos tener validez por un año, se deberán incluir en el informe las prescripciones o limitaciones derivadas de la ejecución de dichas obras, (p.e. cimbras que reduzcan gálibos, estrechamientos de calzada, etc.) independientemente de las prescripciones o limitaciones habituales, a cuyo fin las Unidades y Demarcaciones de Carreteras informarán a la Subdirección General de Explotación de dichas limitaciones con la mayor antelación posible. Dichas circunstancias se comunicarán a los Organismos autorizantes (Dirección General de Tráfico y demás organismos autonómicos competentes).

Es por lo que **se solicita que se incluya en el Reglamento General de Carreteras** la obligación de dar publicidad a las obras con una antelación de al menos de dos meses; que la limitación de circulación se publique en la plataforma de la Dirección General de Tráfico – TRAZA - , que las empresas de transporte tengan acceso a esa información del TRAZA, y que cuando la obra implique prohibición o limitación de circulación del transporte especial se deba ofrecer una alternativa, alternativa que se admitirá como modificación en la autorización complementaria de circulación.

TERCERO. FISCALIDAD POR EL USO DE LA INFRAESTRUCTURA Y PEAJES DE AUTOPISTAS.

Caso de que se regule una tasa o por el uso de la infraestructura o en las disposiciones sobre peajes en las autopistas, ASTRAE solicita que se distinga la singularidad del transporte especial.

CUARTO. SOBRE LOS ITINERARIOS DEL TRANSPORTE ESPECIAL.

El art. 108.3 del actual Reglamento de Carreteras en el informe de la Administración de Carreteras para el otorgamiento de la autorización complementaria de circulación – la Administración de Tráfico – debe limitarse a las cuestiones que son competencia de la Administración de Carreteras, nos referimos ahora a los itinerarios. La autorización del itinerario por el que debe circular el transporte es competencia de la Administración de Tráfico conforme a la solicitud. En este sentido la Instrucción 16/TV-90, del 17 de marzo de 2016, de la Dirección General de Tráfico por la que se establece el procedimiento para la expedición de las Autorizaciones Complementarias de Circulación y demás trámites relativos a las mismas, establece que la Administración competente para el otorgamiento de la autorización es la que decide sobre el itinerario. La Administración de Carreteras deberá informar en relación a la infraestructura del “itinerario solicitado”, en ningún momento se le atribuye la competencia para la modificación del itinerario.

Madrid, a 24 de noviembre de 2021.