

ASETRA INFORMA (105-2020; 27-05-2020)

- Encuesta de Fetracal-Asetra para conocer el estado de las empresas de transporte de mercancías.
- Prórrogas en la validez de determinados certificados y documentos de transporte por el Covid-19.
- El TSJ del País Vasco anula, de nuevo, los peajes de la A-15 y la N-I en Guipúzcoa.
- IRIZAR: soluciones para prevenir la proliferación del virus en el transporte público de viajeros por carretera.

ENCUESTA DE FETRACAL-ASETRA PARA CONOCER EL ESTADO DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

El momento empresarial en el que nos encontramos es complejo, y desde **Asetra Segovia**, en colaboración con la **FEDERACIÓN DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA DE CASTILLA Y LEÓN (FETRACAL)**, queremos conocer el estado en el que se encuentra el sector del transporte de mercancías por carretera en Segovia y su provincia.

Por ese motivo pedimos la **colaboración de los asociados para que confeccionen una sencilla encuesta** que hemos preparado con la intención de ver cómo están nuestras empresas y apuntar soluciones.

No les llevará más de dos minutos, y para el colectivo es muy importante recabar el máximo posible de opiniones. Para acceder al cuestionario (totalmente anónima), pinchen [aquí](#).

PRÓRROGAS EN LA VALIDEZ DE DETERMINADOS CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS DE TRANSPORTE POR EL COVID-19

Hoy, 27 de mayo de 2020, se ha publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea el [REGLAMENTO \(UE\) 2020/698 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 25 de mayo de 2020 por el que se establecen medidas específicas y temporales, como consecuencia del brote de COVID-19, relativas a la renovación o prórroga de determinados certificados, permisos, licencias y autorizaciones, y al aplazamiento de determinados controles periódicos y](#)



formación continua en ciertos ámbitos de la legislación en materia de transporte.

Mediante este Reglamento se establecen medidas específicas y temporales aplicables a la renovación y ampliación del período de validez de determinados certificados, permisos, licencias y autorizaciones, y al aplazamiento de determinados controles periódicos y formación continua en respuesta a las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID-19 en el ámbito del transporte por carretera.

Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, sobre la cualificación inicial y la formación periódica de los conductores de determinados vehículos de carretera para el transporte de mercancías o pasajeros, que modifica el Reglamento (CEE) no 3820/85 del Consejo y Directiva 91/439/CEE del Consejo y por la que se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo (artículo 2)

- El **plazo de finalización de un curso de formación continua del CAP**, que hubiera expirado, o fuera a expirar entre el 1 de febrero de 2020 y el 31 de agosto de 2020, se amplía por un periodo de 7 meses y, en consecuencia, los CAP seguirán siendo válidos.
- Se **prorrogan por un periodo de 7 meses, a partir de su fecha de caducidad, los permisos de conducción o tarjeta de cualificación del conductor** del Anexo I de la Directiva 2006/126/CE.
- Las **tarjetas de cualificación del conductor** que se regulan en el Anexo II de la Directiva 2003/59/CE, que hubieran caducado entre el 1 de febrero de 2020 y el 31 de agosto de 2020, se considerarán prorrogadas por un periodo de 7 meses que se contarán a partir de la fecha de caducidad de la tarjeta.
- Las medidas tomadas por los Estados miembro respecto a estos temas **entre el periodo del 1 de febrero de 2020 y el 28 de mayo de 2020**, seguirán siendo válidas.
- Estos plazos **se podrán ampliar más allá del 31 de agosto**.

Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducir (artículo 3)



- Los **permisos de conducir** que caduquen entre el **1 de febrero de 2020 y el 31 de agosto de 2020**, se verán prorrogados por **7 meses**, contado estos desde la fecha de caducidad marcada en el mismo permiso.
- Este plazo **se podrá ampliar más allá del 31 de agosto**.
- Si un Estado miembro **no se enfrenta a dificultades en la renovación de los permisos de conducir o ha tomado medidas al respecto para paliar las dificultades entre las fechas del 1 de febrero de 2020 y el 31 de agosto de 2020**, podrá decidir **no aplicar lo dispuesto en el Reglamento**, sobre este asunto, previa notificación a la Comisión que informará de ello. Si esto se decide por un Estado miembro, éste no podrá obstaculizar las actividades transfronterizas de ningún operador o persona que se pueda acoger a la prórroga por que su Estado miembro si que las está aplicando.

Reglamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, sobre tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n. 3821/85 del Consejo sobre equipos de grabación en el transporte por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la armonización de determinadas legislaciones sociales relacionadas con el transporte por carretera (artículo 4)

- Las **inspecciones periódicas de los tacógrafos** que tenían que haberse llevado a cabo o tengan que hacerlo entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020, se llevarán a cabo **a más tardar en los 6 meses siguientes a la fecha en la que se debería a ver hecho la revisión**.
- Cuando un conductor solicite la renovación de la tarjeta de conductor **entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020**, las autoridades competentes expedirán **una a más tardar 2 meses después de la recepción de la solicitud**. Hasta que se reciba la tarjeta se aplicará el artículo 35, apartado 2, del Reglamento 165/20141, siempre que el conductor pueda demostrar que se ha solicitado la renovación.
- Si se pide **una nueva tarjeta de conductor por deterioro de ésta entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020**, la autoridad competente expedirá **una nueva más tardar 2 meses después de recibir la solicitud**. El conductor podrá seguir conduciendo hasta que reciba la nueva, a condición de que pueda demostrar que cuando su tarjeta se deterioró o empezó funcionar mal, se devolvió a la autoridad competente y solicitando su sustitución.
- Los plazos **se podrán ampliar más allá del 31 de agosto**.



- Si un Estado miembro **no encuentra dificultades para llevar a cabo las inspecciones periódicas, las renovaciones o las sustituciones o en el caso de que haya adoptado medidas adecuadas para paliar esas dificultades, el Estado miembro podrá decidir no aplicar lo anterior**, previa notificación a la Comisión que informará de ello. El Estado miembro que decida no aplicar las prórrogas, no obstaculizará las actividades transfronterizas de ningún operador o persona que se pueda haber acogido a ellas porque su Estado miembro lo permite.

Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, sobre ensayos periódicos de inspección técnica de vehículos de motor y sus remolques y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (artículo 5)

- Las **ITV** que en principio deberían de haberse llevado a cabo (tengan que hacerlo) **entre el 1 de febrero de 2020 y el 31 de agosto de 2020, se considerarán ampliados por un periodo de 7 meses.**
- Los certificados de ITV que caducaran **entre el 1 de febrero de 2020 y el 31 de agosto de 2020 se considerarán prorrogados por 7 meses.**
- Estos plazos **se podrán ampliar más allá del 31 de agosto.**
- Si un Estado miembro **no encuentra dificultades para la realización de las inspecciones y para la certificación o se hayan tomado medidas nacionales para paliar las dificultades, dicho Estado miembro podrá decidir no aplicar lo anterior**, previa notificación a la Comisión que informará de ello. El Estado miembro que decida no aplicar las prórrogas no obstaculizará las actividades transfronterizas de ningún operador o persona que se pueda haber acogido a ellas, porque su Estado miembro lo permite.

Reglamento (CE) no 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes sobre las condiciones que deben cumplirse para ejercer la profesión de operador de transporte por carretera y se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (artículo 6)

- Cuando una empresa de transporte **no cumpla con el requisito de capacidad financiera en el periodo comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 30 de septiembre de 2020, el plazo podrá aumentarse por los Estados miembros hasta los 12 meses en vez de hasta los 6 meses.**



- Si se ha constatado por parte de la Autoridad antes del 28 de mayo que una empresa de transporte no cumple con el requisito de capacidad financiera y ya se haya fijado un plazo para que ésta subsane, **la autoridad competente podrá ampliarlo, sin superar los 12 meses y si el plazo no ha finalizado antes del 28 de mayo.**

Reglamento (CE) no 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, sobre normas comunes para el acceso al mercado internacional de transporte por carretera (artículo 7)

- Las **licencias comunitarias que caduquen entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020 se considerarán prorrogadas por un periodo de 6 meses.** Las copias auténticas serán siendo válidas.
- La **validez de los certificados de conductor que caduquen entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020 se consideraran prorrogados por un periodo de 6 meses.**
- Estos plazos **se podrán ampliar más allá del 31 de agosto.**
- Cuando un Estado miembro **no haya encontrado dificultades para la renovación de las licencias comunitarias o certificados de conductor o haya tomados medidas para paliar esas dificultades, podrá decidir no aplicar las prórrogas,** previa comunicación a la Comisión que informará de ello. El Estado miembro que decida no aplicar las prórrogas no podrá obstaculizar las actividades transfronterizas de ningún operador o persona que se haya acogido a la prórroga si su Estado miembro lo permite.

Este Reglamento se aplicará a partir del 4 de junio de 2020, menos los artículos 3.4, 4.6, 5.5, 7.5, 8.5 y 11.5, que lo serán desde el 28 de mayo de 2020.

EL TSJ DEL PAÍS VASCO ANULA, DE NUEVO, LOS PEAJES DE LA A-15 Y LA N-I EN GUIPÚZCOA

El Tribunal Superior de Justicia del País Vasco ha dado nuevamente la razón al sector del transporte de mercancías por carretera anulando el cobro de peajes en la A-15 y N-I en Guipúzcoa por considerarlo discriminatorio y, por tanto, disconforme a Derecho, condenando en costas a las Juntas Generales y a la Diputación Foral de Guipúzcoa.



El Recurso Contencioso-Administrativo que ha dado lugar a esta sentencia fue presentado el pasado 5 de diciembre de 2018 por la **Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM)** junto con el resto de organizaciones miembro del Departamento de Mercancías del Comité Nacional de Transporte (CNTC), contra la Norma Foral 6/2018, de 12 de noviembre, por la que se regulaba el canon (peaje) de utilización de determinados tramos de las carreteras de alta capacidad A-15 y N-I del territorio histórico de Guipúzcoa. Contra esta sentencia, cabe Recurso de Casación en ante el Tribunal Supremo en el plazo de 30 días.

La CETM celebra la publicación de esta sentencia, que pone de manifiesto, como siempre hemos denunciado, **la tremenda injusticia que se cometía al someter solo a una parte del transporte de mercancías por carretera (la procedente de fuera de Guipúzcoa) a estos peajes.**

Lamentablemente, mucho nos tememos que la Diputación Foral de Guipúzcoa mantendrá, como ha hecho con sentencias similares anteriores, el cobro de los peajes en la A-15 y N-I. En nuestra opinión, el deseo de mantener estos peajes responde a un **injustificable e inaceptable afán recaudatorio** de la Diputación, que terminará por chocar con los intereses de todos los Guipuzcoanos si, tal y como la sentencia del TSJPV hace suponer otra vez, los peajes son finalmente declarados ilegales por el Tribunal Supremo y, al igual que ocurrió con el 'céntimo sanitario', **se deba proceder a la devolución total de los mismos más los intereses correspondientes, con el consiguiente menoscabo para las arcas públicas.**

En este sentido, la CETM **recomienda a todas las empresas de transporte que conserven los justificantes de pago de todos los peajes abonados en estos tramos de la A-15 y N-I, de cara a una más que probable futura reclamación.**

IRIZAR: SOLUCIONES PARA PREVENIR LA PROLIFERACIÓN DEL VIRUS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS POR CARRETERA

El **Grupo Irizar** sigue acelerando su capacidad de innovación **con el objetivo de contribuir a la reactivación del sector de transporte público y fomentar una movilidad colectiva sostenible y segura.** No en vano ofrece soluciones desarrolladas para que los autobuses y autocares **cumplan con las medidas de**



seguridad e higiene para prevenir la proliferación del virus en el transporte público.

Cámara inteligente para control de acceso

La cámara de control de acceso es un sistema inteligente que se sitúa a la entrada del vehículo. El objetivo es evitar que los pasajeros que presenten síntomas o no cumplan con los protocolos Covid19 no accedan a este. Está dotada de un sensor de temperatura corporal que mide la temperatura de los pasajeros informando a este si supera los 37° y dispone asimismo de cámaras de visión artificial que permiten detectar si los pasajeros llevan mascarilla. El proceso completo se realiza automáticamente y en tiempo real.

De esta forma, cuando un pasajero o pasajera tiene fiebre o no lleva mascarilla, el sistema emite una alerta informándole de que no puede acceder al vehículo y permite al conductor actuar de forma proactiva sin necesidad de su supervisión para cumplir con el protocolo de salud establecido.

Estas cámaras no graban los datos personales de los pasajeros o pasajeras para cumplir con los requerimientos de privacidad.

Este dispositivo ofrece la posibilidad de integrarse con el gestor de flotas que ofrece Irizar en su catálogo de productos, con el objetivo de realizar un seguimiento y gestionar las incidencias Covid-19 registradas de una manera rápida y eficaz.

Desinfección automática del vehículo sin pasajeros a bordo

Consiste en la instalación de una toma fija en el vehículo al que se conecta un equipo exterior a través de una boquilla y que mediante un sistema de aerebulización neumática permite desinfectar completamente el vehículo por vía aérea sin presencia de pasajeros y de forma automática en 30 minutos.

Esta solución tecnológica, homologada por el Ministerio de Sanidad, puede ser controlable a través de las "interfaces" industriales o programables y se activa desde el exterior del vehículo, con una mínima manipulación y sin requerir el acceso al habitáculo.



El proceso de nebulización dura entre 15 y 30 minutos, y requiere de 3 a 4 horas de espera antes de poder acceder al autocar.

Como características específicas cabe mencionar, su facilidad de uso, una gran versatilidad y adaptación a las necesidades de cada uno de los vehículos.

Mamparas de separación del habitáculo de conductor y paneles divisorios en butacas de pasajeros

Irizar ofrece a los operadores mamparas de separación del habitáculo del conductor y paneles divisorios en las butacas de fácil instalación, para proporcionar protección tanto al conductor como a los pasajeros.

Ambas soluciones, concebidas para los modelos de autocar Irizar i3le, Irizar i4, Irizar i6 e Irizar i6S, han sido desarrolladas y fabricadas con materiales que cumplen con los reglamentos de la legislación vigente referentes a la visión indirecta (R. 46), acondicionamiento interior (R. 107), comportamiento frente al fuego (R. 118) y absorción de energía (R. 80).

Purificador de aire Eco3

El purificador de aire Eco3 es un dispositivo que disminuye drásticamente hongos, bacterias, virus, compuestos orgánicos volátiles, alérgenos, etc. y evita malos olores. Basa su funcionamiento en la generación de iones negativos y ozono en las proporciones adecuadas, aumenta la concentración de oxígeno, eliminando olores, manteniendo los niveles saludables y evitando que se vicie el aire interior del vehículo.

Se instala en el retorno del equipo de climatización de cualquier autobús o autocar nuevo o en uso, independientemente del fabricante. Las turbinas de este equipo son las encargadas de distribuir el ozono en el interior del vehículo, contribuyendo de esta manera a la desinfección.

A diferencia de otros sistemas de limpieza y desinfección Eco3 está diseñado para realizar su función con pasajeros a bordo y con el vehículo en marcha. Esta solución ha sido ampliamente testada en el mercado, y su eficiencia ha sido avalada por SGS, líder mundial en inspección, verificación, ensayos y certificación.



Cabe mencionar, por otro lado, que la utilización de sistemas de climatización instalados en los autobuses y autocares también contribuyen a prevenir la transmisión de infecciones a través de bioerosoles, dado que cuentan con sistemas de renovación de aire que garantizan renovaciones completas del aire interior entre 3 y 6 minutos, pudiéndose incrementar esta renovación en caso de mantener las compuertas de renovación completamente abiertas. Con boquillas abiertas existe un flujo de aire vertical de arriba hacia abajo a una velocidad tal que dificulta el contagio cruzado entre pasajeros y con boquillas cerradas, el diseño de las boquillas genera un efecto "burbuja" o "campana" alrededor del pasajero que crea una barrera a los bioaerosoles generados alrededor de la misma.

En Irizar siguen innovando y ofreciendo a los operadores del transporte y a las autoridades sanitarias, soluciones de garantía que cumplen con los reglamentos establecidos y que aportan seguridad para avanzar hacia el futuro de la movilidad colectiva sostenible.

