

INFORME SOBRE:

REPERCUSIONES DE LA APLICACIÓN DEL MANUAL SOBRE REFORMAS DE IMPORTANCIA EN VEHÍCULOS PARA LAS I.T.V.

***FUNDOSA ACCESIBILIDAD, S.A.VIA LIBRE
- DIVISION AUTOMOVILES***

ANTECEDENTES

El 17 de diciembre de 2002, se publicó la Orden CTE 3191/2002, de 5 de diciembre que tipifica nuevas reformas de importancia, y modifica los anexos I y II del Real Decreto 736/1988, de 8 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de importancia de vehículos de carretera.

Durante el proceso de elaboración de las modificaciones de dicho Real Decreto, se detectó por parte de algunos transformadores y miembros del CEAPAT/IMSERSO y del AENOR/CTN 26/SC 4 "Accesibilidad de las personas discapacitadas a los vehículos", que en la reforma nº 8 "Adaptaciones para la utilización por personas discapacitadas con modificación de mandos y / o elementos que afecten a la seguridad" se exigía, entre otros documentos, la presentación de Proyecto Técnico.

Esto significaba que, en la instalación de un pomo al volante, su coste se podría incrementar más de veinte veces su valor; simplemente por el hecho de que un ingeniero hiciera un Proyecto Técnico, cuando ya se dispone del Certificado del fabricante y del taller que realiza la instalación.

El 9 de enero de 2002 el CERMI y el IMSERSO mantuvieron una entrevista en la Subdirección General de Calidad y Seguridad Industrial del Ministerio de Ciencia y Tecnología, en la que se acordó que el CERMI estuviera representado en aquellos comités en los que participara el Ministerio, fabricantes de automóviles, Administraciones Autonómicas e I.T.V.s, con el fin de defender el punto de vista del colectivo de discapacitados. En esta misma reunión se acordó que el CERMI participara en la jornada en la que se debatieran las nuevas

reformas de importancia con las administraciones autonómicas.

En esta jornada se consiguió introducir en la reforma nº 8, una llamada que decía lo siguiente: "Las reformas para la adaptación de dispositivos para la conducción del vehículo no necesitarán Proyecto Técnico".

SITUACIÓN ACTUAL

El 17 de diciembre de 2002 se publicó en el BOE la Orden CTE 3791/2002, de 5 de diciembre, que tipifica nuevas reformas de importancia y modifica los anexos I y II del Real Decreto 736/1988, de 8 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de importancia de vehículos de carretera.

Mediante esta Orden se ha ampliado el número de reformas tipificadas hasta 46.

La aplicación del Real Decreto 736/1988 siempre ha presentado dificultades, ya que en muchos casos la reforma o reformas realizadas no resultaba posible incluirla en una o varias de las tipificadas.

Ante esta eventualidad, las autoridades competentes de las Comunidades Autónomas, como responsables de la aplicación de esta disposición de alcance nacional, han estimado conveniente la elaboración de un Manual sobre Reformas, homogéneo y de "común aceptación", que sirva para informar al técnico encargado de revisar y / o tramitar la reforma de los criterios, procedimientos y requisitos que deberían cumplirse para la resolución positiva de la reforma.

Este Manual se ha distribuido a todas las estaciones de ITV y su aplicación se está llevando a cabo desde el 17 de junio pasado.

En el Prólogo de este Manual, que se puede conseguir en www.mcyt.es en la sección publicaciones, descarga de documentos, se hace mención en el apartado Documentación exigible a uno de los documentos imprescindibles en las reformas de importancia, como es el Informe favorable del fabricante o de su representante debidamente acreditado o del Laboratorio Oficial acreditado en España. Con relación a este documento se dice lo siguiente:

"En el informe deberá asegurarse que la Reforma no supone un cambio determinante en las demás características del vehículo. En caso contrario, se deberán hacer constar las modificaciones que son necesarias realizar en el vehículo para que pueda efectuarse la Reforma.

La emisión de este informe significa el reconocimiento implícito del cumplimiento de la reglamentación por disponibilidad de certificado de homologación o por equivalencia de resultados del vehículo reformado, salvo indicación explícita contraria en las especificaciones técnicas adicionales".

Lo expuesto en estos dos párrafos modifica sustancialmente el proceso de legalización de las reformas realizadas en vehículos, sobre todo las que en nuestro caso más nos interesan, y que son:

- **Nº 8** Adaptaciones par la utilización por personas discapacitadas con modificación de mandos y / o elementos que afecten a la seguridad.
- **Nº 33** Incorporación de rampas, elevadores o sistemas de otra naturaleza, para facilitar el acceso o salida de personas
- **Nº 36** Sustitución de asientos del vehículo por espacio y medios de sujeción de las sillas de ruedas para personas de movilidad reducida.

Hasta el 17 de junio de 2003, las fabricante de vehículos emitían un Informe que junto con el Certificado del taller que realizaba la instalación y el correspondiente Proyecto Técnico (según los casos), era suficiente para la legalización del vehículo.

A partir de la aplicación de este Manual, los fabricantes entienden que de acuerdo con lo establecido en los dos párrafos antes citados del prólogo del mismo, son ellos (los fabricantes) los responsables de que, tanto los dispositivos instalados, como el comportamiento del vehículo, cumplan con la reglamentación establecida en cada caso; de ahí que se estén negando a emitir estos informes, derivando toda responsabilidad en los Laboratorios Oficiales acreditados en España.

Esto significa que, para que un laboratorio emita dicho informe, éste exige una serie de pruebas y ensayos, cuya realización puede durar muchos meses, sin embargo, anteriormente los fabricantes podían tardar unos pocos días en hacer estos informes. Además hay que añadir el elevadísimo coste que supondría la realización de los citados ensayos, y que evidentemente repercutiría en el precio que el usuario final (discapacitado) tiene que pagar por algo que hace unos días no era necesario.

A esto hay que añadir la situación de los laboratorios oficiales. En España contamos con el INTA, que por su dedicación a cuestiones militares y aeroespaciales, las reformas en vehículos son algo no muy acorde a su actividad. En Cataluña está el IDIADA y en Madrid el INSIA, donde se han ensayado gran parte de las adaptaciones de carrocería para discapacitados que se instalan en nuestro país.

Desde el pasado 4 de julio se encuentra de vacaciones la única persona autorizada para firmar informes en el INSIA, y no sólo eso, sino que este laboratorio se encuentra cerrado durante todo el mes de agosto, con lo cual muchas de las transformaciones que estén pendientes de este informe sufrirán un retraso considerable.

Por otro lado, en el apartado del Manual que hace referencia a la reforma nº 8, se relacionan una serie de dispositivos de conducción que no precisan de Proyecto Técnico, tal y como se establece en la Orden CTE 3191/2002; pero lo que no se entiende es porqué se ha excluido de esta lista el freno de servicio. Esto significa que para montar un freno de estas características se necesita disponer de un Proyecto Técnico que podría aumentar en más de cinco veces el precio de este dispositivo para el usuario final.

Otra cuestión de importancia es que a partir de ahora, las estaciones de ITV

no legalizarán ningún vehículo, si en el momento de la inspección no se aporta la totalidad de la documentación exigida. Anteriormente existía un plazo de tres meses desde la inspección del vehículo para presentar toda la documentación, sin embargo ahora puede darse la situación de que un vehículo esté meses ya terminado en el taller esperando completar la documentación que en el cien por cien de los casos es el Informe del Laboratorio. Si tenemos en cuenta que de aplicar lo establecido en el Manual, los laboratorios estarán cada vez más cargados de trabajo, se podría demorar muchísimo tiempo la entrega de vehículos adaptados, eurotaxis, vehículos para uso particular, y colectivo.

Disponemos de información por la cual algunos adaptadores nos comunican que están teniendo serios problemas desde el 17 de junio para legalizar algunas transformaciones en vehículos.

VALORACIÓN

Entendemos que el Manual sobre Reformas de Importancia ha sido elaborado única y exclusivamente por técnicos, desconocedores de la realidad de las personas con movilidad reducida.

A diferencia de lo manifestado en el Ministerio de Ciencia y tecnología, en la elaboración del citado Manual no se ha tenido en cuenta el punto de vista de los representantes de los discapacitados.

Es evidente que la seguridad en los vehículos es prioritaria, sin embargo esto no debería tener como consecuencia la limitación para el uso de vehículos por parte de personas con alguna discapacidad, ni que el precio que se tenga que pagar por adaptar un vehículo tenga que ser mucho más caro de lo que venía siendo hasta ahora.

No conocemos ningún país, en el que la reglamentación en esta materia sea tan estricta como en España en estos momentos.

También hay que entender que las adaptaciones no se pueden estandarizar, puesto que están pensadas para una persona con unas características muy concretas.

SOLUCIONES

Como solución más inmediata se plantea una moratoria en la aplicación de la Orden CTE 3191/2002 y del Manual que la desarrolla, de dos o tres años, periodo durante el cual se pueda redactar un Manual más acorde a la realidad, y los adaptadores, fabricantes, laboratorios representantes de discapacitados y administración puedan prepararse, ponerse al día y llegar a un consenso en la aplicación del Real Decreto sobre Reformas de Importancia en vehículos, y más concretamente reformas para el uso y la conducción por personas con movilidad reducida.