

Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, por el que se establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera.

El Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, por el que se establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera, de reciente aprobación, ha venido a adecuar las características y condiciones exigidas a los vehículos y personal destinado al transporte sanitario, a los avances técnicos y al desarrollo de las ofertas formativas actuales en el ámbito de la formación profesional.

Con este propósito, el real decreto anteriormente mencionado, exige que el personal mínimo que debe ir a bordo de los vehículos destinados al transporte sanitario cuente con un determinado nivel de formación, bien el certificado de profesionalidad de transporte sanitario o el título de formación profesional de técnico en emergencias sanitarias, para el caso de ambulancias no asistenciales o asistenciales, respectivamente.

Asimismo, esta norma exige que las empresas que realicen transporte sanitario cuenten con una dotación mínima de personal, a determinar por medio de orden ministerial de desarrollo, debiendo, en todo caso, pertenecer a la plantilla de la empresa o entidad titular de la autorización de transporte sanitario. Esta circunstancia se debe acreditar, tal y como expone el real decreto en cuestión, por medio de documentación acreditativa de alta y cotización al régimen que corresponda de la Seguridad Social.

Habida cuenta de la existencia, en la actualidad, de entidades benéficas que vienen realizando una importante labor en el ámbito del transporte sanitario, como es el caso de la Cruz Roja Española y que en ellas participa un amplio número de personal voluntario, resulta adecuado modificar el Real decreto 836/2012, añadiendo una nueva disposición que regule el régimen jurídico de este personal voluntario, previendo especialidades en materia de formación y en lo relativo a la forma de acreditación de la relación desinteresada que guardan con la entidad.

Por otro lado, aprovechando esta modificación, parece conveniente dar el mismo tratamiento jurídico al transporte sanitario realizado por la Guardia Civil que el previsto en el Real Decreto 836/2012 para el transporte sanitario realizado por las Fuerzas Armadas.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento y de la Ministra de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión ... , dispongo:

2

Artículo único. *Modificación del Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, por el que se establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera.*

El Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, por el que se establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera, queda redactado en los siguientes términos:

Uno. Se añade una nueva disposición adicional sexta, con el siguiente texto:

“Disposición adicional sexta. *Personal voluntario de entidades benéficas.*

1. El personal voluntario que desempeñe las funciones de conductor o de conductor en funciones de ayudante en las ambulancias destinadas a la prestación de los servicios de transporte sanitario de Cruz Roja Española o de otras entidades cuya actividad principal sea la prestación de servicios de asistencia sanitaria con una finalidad humanitaria y social de carácter general, deberá ostentar, como mínimo, el certificado de profesionalidad de transporte sanitario previsto en el Real Decreto 710/2011, de 20 de mayo, por el que se establecen dos certificados de profesionalidad de la familia profesional Sanidad que se incluyen en el Repertorio Nacional de certificados de profesionalidad, sin que le resulten de aplicación los requisitos de formación establecidos en el artículo 4.1 del presente real decreto.

2. Cruz Roja Española y las entidades benéficas a las que se refiere el apartado anterior podrán, a los efectos de acreditar el cumplimiento de los requisitos previstos en el artículo 4.2 del presente real decreto, sustituir la documentación relativa a la inscripción en el régimen correspondiente de la Seguridad Social por otra que acredite la relación desinteresada que con las mismas guardan los miembros voluntarios.”

Dos. La disposición adicional cuarta queda redactada en los siguientes términos:

“Disposición adicional cuarta. *Transportes oficiales de las Fuerzas Armadas y Guardia Civil*”.

Lo establecido en este real decreto no será de aplicación a los transportes oficiales sanitarios realizados por las Fuerzas Armadas y por la Guardia Civil cuando el transporte se realice dentro de su actividad específica, con ambulancias de sus dotaciones y conducidas por el personal de sus propias plantillas, los cuales se registrarán por sus normas específicas, que se ajustarán, en cuanto sus peculiares características lo permitan, a las condiciones técnico-sanitarias establecidas con carácter general.”

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de las competencias que el Estado tiene atribuidas con base en el artículo 149.1.16ª de la Constitución, sobre bases y coordinación general de la sanidad, el artículo 149.1.21ª sobre transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma y el artículo 149.1.4ª sobre Defensa y Fuerzas Armadas.

Disposición final segunda. *Habilitación normativa.*

Se faculta al Ministro de Fomento y al Ministro de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad para aprobar, en el ámbito de sus competencias, mediante orden conjunta, las disposiciones necesarias para la aplicación y desarrollo de este real decreto; así como para resolver las dudas que se susciten en relación con su contenido.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

Este Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado".

①

Memoria del análisis de impacto normativo del proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, por el que se establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 24 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, de Organización, Competencia y Funcionamiento del Gobierno, se formula el siguiente informe de análisis de impacto normativo del proyecto de Orden ministerial de referencia.

– Justificación de la memoria abreviada

Se presenta una memoria abreviada ya que no se observan impactos especialmente relevantes.

– Base jurídica y rango del proyecto normativo.

El texto tiene rango de Real Decreto, viniendo a modificar el Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, por el que establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera.

La norma se dicta al amparo de la habilitación contenida en el artículo 134 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y dictado, a su vez, al amparo de las competencias que el artículo 149.1.21ª atribuye al Estado en materia de transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma. Asimismo hay que tener en cuenta las competencias que el artículo 149.1.16ª atribuye al Estado en materia de Bases y coordinación general de la Sanidad y aquellas otras atribuidas al Estado con base en el artículo 149.1.4ª sobre Defensa y Fuerzas Armadas.

– Breve descripción del contenido y de la tramitación normativa de la propuesta.

En lo que a la estructura de la norma se refiere, ésta se compone de un artículo único añadiendo una nueva disposición adicional sexta en la que se establece un régimen específico para el personal voluntario de las entidades benéficas como es el caso de la Cruz Roja Española. **En concreto, se determina que el personal voluntario que desempeñe funciones de conductor o de conductor en funciones de ayudante en las ambulancias destinadas a la prestación de los servicios de transporte sanitario de Cruz Roja o de otras entidades benéficas, solamente deben tener como formación el certificado de profesionalidad de Transporte sanitario, previsto en el Real Decreto 710/2011, de 20 de mayo.**

Por tanto, no será necesario que el personal voluntario disponga del título de formación profesional de técnico en emergencias sanitarias, previsto en el Real Decreto 1397/2007, de 29 de octubre, para la conducción de ambulancias asistenciales de clase B y C, tal y como se exige con carácter general para este tipo de ambulancias de acuerdo con lo que determina el artículo 4.1 del Real Decreto 836/2012.

Asimismo, en el apartado segundo de esta disposición adicional sexta se establece que, a efectos de comprobar el cumplimiento sobre dotación mínima de personal en las empresas previsto en el artículo 4.2 del Real Decreto 836/2012, los miembros voluntarios de estas entidades podrán sustituir la documentación relativa a la inscripción en el régimen correspondiente de la Seguridad Social por otra que acredite la relación desinteresada que guardan con aquélla.

Por otro lado, aprovechando esta modificación, ha resultado adecuado dar el mismo tratamiento jurídico al transporte sanitario realizado por la Guardia Civil que el previsto en el Real Decreto 836/2012 para el transporte sanitario realizado por las Fuerzas Armadas. De este modo se modifica lo dispuesto en la disposición adicional cuarta del Real Decreto 836/2012 determinando que lo establecido en este Real Decreto no será de aplicación ni al transporte sanitario realizado por las Fuerzas Armadas ni al llevado a cabo por la Guardia civil.

El texto se cierra con tres disposiciones finales sobre el título competencial, habilitación normativa a los Ministros de Fomento y de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, así como la entrada en vigor, al día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

En cuanto a la tramitación se refiere, el Proyecto se ha enviado a informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres (Sección de Viajeros) y al Comité Nacional del Transporte por carretera (Sección de Transporte Público Sanitario del Departamento de Transporte de Viajeros), así como a las Comunidades Autónomas.

En primer lugar, se indica que la Agrupación de Tráfico de la Dirección General de la Guardia Civil emitió informe solicitando que, aprovechando la modificación del Real Decreto 836/2012, se excluyera de su ámbito de aplicación no solamente al transporte sanitario realizado por las Fuerzas Armadas sino también al llevado a cabo por la Guardia Civil. Dado que se trata de una propuesta coherente ya que la Guardia Civil es un Instituto armado de naturaleza militar, y en la medida en que no se trata de una modificación de gran relevancia que pudiera afectar al sector, se ha decidido incorporarla al texto del proyecto.

En lo que a las Comunidades Autónomas se refiere, con carácter general han emitido informe un número reducido de ellas, a saber, Baleares, Castilla La-Mancha, Andalucía, y la Rioja. Todas ellas están de acuerdo en el texto, siendo su informe favorable a excepción de la comunidad autónoma de Andalucía que muestra su disconformidad en relación con los requisitos de formación exigidos al personal voluntario de las entidades benéficas, que son menores que los del resto.

Por otro lado, también ha emitido informe la Sección de Transporte Sanitario del Comité Nacional del Transporte por Carretera, estando en desacuerdo con el régimen previsto del personal voluntario de este tipo de entidades. En este sentido, como ya se apuntó, el régimen establecido para las entidades benéficas viene justificado en razón de las especialidades de este tipo de entidades, su labor humanitaria y asistencial. Además, estas entidades benéficas realizan, en la mayoría de casos, transporte privado complementario de escasa incidencia en este sector, por lo que su impacto se prevé que vaya a ser mínimo.

Por otro lado, el Comité viene a proponer otras modificaciones del Real Decreto 836/2012, fundamentalmente en lo que a la formación se refiere (como por ejemplo que para la conducción de ambulancias asistenciales sirva no solamente el título de formación profesional sino también el certificado de profesionalidad de técnico de transporte sanitario y certificado de atención a múltiples víctimas, posibilidad de introducir una moratoria de un plazo máximo de dos años para exigir los requisitos de formación en aquellas Comunidades Autónomas que carezcan de oferta formativa suficiente, hacer mención a los conductores-camilleros y a los camilleros, entre otras).

Respecto a estas observaciones se indica que no se acepta su inclusión, fundamentalmente por exceder del objeto de la modificación que se pretende llevar a cabo. Se considera que el Real Decreto 836/2012 es de muy reciente aprobación y ha sido sometido a un importante debate y consenso, por lo que se considera que no es el momento de volver a tocar cuestiones de gran relevancia. Además, el objetivo de esta reforma es simplemente una modificación de aspectos puntuales muy poco significativos, y que en absoluto afecten al núcleo básico del Real Decreto 836/2012, máxime cuando además, aún debe aprobarse y entrar en vigor la Orden en materia de transporte sanitario, que va a desarrollar lo previsto en el Real Decreto 836/2012.

– Oportunidad de la norma.

La norma parte de una propuesta del propio Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad. En ella se establece la necesidad de fijar un régimen específico para el personal voluntario de las entidades benéficas como es el caso de Cruz Roja. Tal y como se expone, la publicación del Real Decreto 836/2012, impide la participación del personal voluntario en el desarrollo de las actividades de transporte de estas instituciones.

En concreto, al personal voluntario conductor de ambulancias, antes de la entrada en vigor del Real Decreto 836/2012, solamente se les exigía disponer del certificado de profesionalidad de transporte sanitario, previsto en el Real Decreto 710/2011. El artículo 4.1 de Real Decreto 836/2012, ahora exige al personal que como mínimo debe ir a bordo de las ambulancias asistenciales de clase B y C, el Título de formación profesional de técnico en emergencias sanitarias. Por lo tanto, en la actualidad no es posible que personal voluntario conduzca ambulancias de tipo asistencial con la formación que venían teniendo. Hay que comentar, que el título de formación profesional de Técnico en Emergencias Sanitarias exige un mayor número de horas (créditos) de formación (2.000 horas) que el certificado de profesionalidad de Transporte sanitario (600horas).

Por otro lado, el artículo 4.2 del Real Decreto 836/2012 viene a exigir a las empresas dedicadas al transporte sanitario que exista una plantilla mínima de personal, concretada posteriormente por medio de Orden ministerial, que debe pertenecer a la empresa. Para justificar la pertenencia a la empresa, el personal debe aportar, tal y como expone este precepto, documento acreditativo de alta y cotización al régimen que corresponda de la Seguridad Social. No obstante, hay que recordar que el personal voluntario no está obligado a estar dado de alta en la Seguridad Social por su carácter de tal.

Conviene indicar, no obstante, que ya la Orden de 3 de septiembre de 1998 por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en materia de transporte sanitario por carretera, en su artículo 19, venía a permitir que el personal de estas entidades sustituyera la documentación acreditativa de su alta en la Seguridad Social por otra que acreditara su relación desinteresada con aquélla.

Hay que tener en cuenta que alguna de estas entidades como es el caso de Cruz Roja Española desempeñan una importante labor de asistencia a las víctimas en situaciones de emergencia, siendo el transporte un complemento necesario de su labor asistencial.

Asimismo, en la medida en que una gran parte de las actividades de estas entidades se realiza para atender situaciones imprevistas, éstas recurren a un amplio número de personal colaborador voluntario, en vez de disponer de recursos humanos permanentes contratados en régimen laboral.

En concreto, según datos proporcionados por el propio Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, Cruz Roja Española cuenta con un parque de 791 vehículos ambulancia. Durante el año pasado prestó 57.840 servicios de cobertura preventiva en todo tipo de actos, trasladando en ambulancia a 171.566 personas. Estas actividades se realizaron con la intervención de más de 15.000 voluntarios y con la participación de 600 conductores y 120 auxiliares de transporte sanitario con relación laboral.

Por lo anteriormente expuesto, se ha considerado adecuado establecer un régimen específico para el personal voluntario de las entidades benéficas, en cuanto a su formación exigible y la forma de acreditar su vinculación a la institución, con la finalidad de que puedan seguir prestando su colaboración a este tipo de entidades benéficas.

En otro orden de cosas, conviene indicar que el contenido de lo dispuesto en relación con el transporte sanitario de la Guardia Civil se ha decidido incluir fruto de una propuesta propia de la Agrupación de Tráfico de la Guardia civil. Tal y como se expone en su escrito de 9 de enero de 2013, la Guardia Civil, en tanto en cuanto es un instituto armado de naturaleza militar debería recibir el mismo tratamiento que el Real Decreto 836/2012 da a las Fuerzas Armadas, excluyéndolo de su ámbito de aplicación.

– **Listado de normas que quedan derogadas.**

No se deroga ninguna norma.

– **Impacto General.**

El Real Decreto no genera ningún impacto de considerable relevancia. Con esta norma, al personal voluntario se le va a exigir un nivel de formación menor que al personal laboral (no voluntario) a la hora de la conducción de ambulancias asistenciales. Si bien, este menor nivel de exigencia viene justificado en razón de las especialidades de este tipo de entidades, su labor humanitaria y asistencial.

Además, estas entidades benéficas realizan, en la mayoría de casos, transporte privado complementario de escasa incidencia en este sector, por lo que su impacto se prevé que vaya a ser mínimo. Según datos del Registro General de Transportistas, a fecha 14 de noviembre de 2012, el número de empresas que prestan transporte sanitario privado complementario asciende a 58, existiendo un total de 814 autorizaciones de ámbito nacional de esta clase.

– **Análisis de cargas administrativas.**

La norma no tiene impacto alguno en las cargas administrativas.

– **Impacto presupuestario en los gastos e ingresos públicos.**

La norma no general impacto alguno en los gastos e ingresos públicos.

– **Impacto por razón de género.**

De acuerdo con lo preceptuado en el artículo 2 de la Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre valoración del impacto de género, que este proyecto de real Decreto no contiene ningún aspecto del que puedan derivarse consecuencias negativas o de discriminación.

– **Otros Impactos.**

No hay que señalar otros impactos (sociales, medioambientales, entre otros) significativos a los descritos anteriormente.