



MINISTERIO DE FOMENTO

PLAN DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTE POR CARRETERA 2015

DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE



ÍNDICE

1. INTRODUCCION -----	3
1.1 PROCESO DE ELABORACIÓN DEL PLAN	3
1.2 FINALIDAD DEL PLAN DE INSPECCIÓN	4
1.3 PARTICIPACIÓN DE LOS DIFERENTES AGENTES EN LA CONSECUCCIÓN DE LOS OBJETIVOS DEL PLAN	6
1.4 NUEVAS TECNOLOGÍAS	7
1.5 MODIFICACIONES NORMATIVAS, CONTROL Y SEGUIMIENTO	8
2. ACTUACIONES DEL PLAN DE INSPECCION 2015 -----	9
2.1 CONTROL SOBRE LA REALIZACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO AL AMPARO DE LA CORRESPONDIENTE AUTORIZACIÓN	9
2.2 CONTROL SOBRE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO OFERTADOS EN DISTINTOS MEDIOS	11
2.3 CONTROL DE TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO	11
2.4 MANIPULACIONES DEL TACÓGRAFO Y DEL LIMITADOR DE VELOCIDAD	13
2.5 CUALIFICACIÓN INICIAL Y FORMACION CONTINUA DE CONDUCTORES	15
2.6 CONTROL DE CONDUCTORES DE TERCEROS PAISES	16
2.7 INMOVILIZACIÓN DE VEHÍCULOS	17
2.8 CONTROL DE LA REALIZACION DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MERCANCIAS AL AMPARO DE AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE PRIVADO	19
2.9 CONTROL SOBRE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS QUE NO HAN EFECTUADO EL VISADO DE SUS AUTORIZACIONES EN EL AÑO 2014	19
2.10 EXCESOS DE PESO	20
2.11 CONTROL SOBRE EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS	21
2.12 TRANSPORTE REALIZADO POR NO RESIDENTES	21
2.13 CONTROL DE TRANSPORTE DE ESCOLARES Y DE MENORES	22
2.14 CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES ESENCIALES DE LAS CONCESIONES EN LOS SERVICIOS REGULARES DE VIAJEROS	23
3. PLAN ESPECÍFICO DEL CONTROL DE LAS PLATAFORMAS DIGITALES DE CONTRATACION DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS EN VEHICULO DE TURISMO PARTICULARES	24
3.1 MOTIVOS DE LA ACTUACIÓN PRIORITARIA	24
3.2 NORMATIVA DE APLICACIÓN	25
3.3 PROCEDIMIENTO DE LA INSPECCION	27
4. SEGUIMIENTO Y RESULTADOS DEL PLAN	28



1. INTRODUCCION

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, (B.O.E. 31-7-87), (en adelante LOTT), modificada por la Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de los transportes por carretera, (B.O.E. 9-10-03), y por Ley 9/2013, de 4 de julio, así como su Reglamento de desarrollo, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, establece la necesidad de elaborar planes de inspección.

Así, el artículo 35.2 de la LOTT señala que, *para aumentar la eficacia de la función inspectora, se establecerán planes periódicos de inspección, que darán a las actuaciones inspectoras un carácter sistemático y determinarán las líneas generales directrices de las operaciones de control de los servicios o actividades que puedan requerir actuaciones especiales.*

Dicho precepto considera conveniente una actuación conjunta de todos los órganos de las distintas Administraciones que están concernidos e, incluso, la colaboración del propio sector y, en este sentido, indica: *La elaboración de la planificación se llevará a efecto de forma coordinada con los órganos competentes para la vigilancia del transporte terrestre en vías urbanas e interurbanas, a fin de lograr una adecuada coordinación en la realización de las distintas competencias de vigilancia e inspección. Asimismo, en dicha elaboración podrá recabarse la colaboración del Comité Nacional del Transporte por Carretera.*

Se deja, en fin, a la apreciación de la Administración General del Estado, y más concretamente del Ministerio de Fomento, *los criterios de actuación prioritaria de los servicios de inspección en relación con los transportes de su competencia, y se determina que la prioridad se establecerá en relación con las infracciones que, en cada momento, tengan una mayor incidencia e impliquen una mayor perturbación en la ordenación y seguridad del transporte, incidiendo fundamentalmente, en todo caso, sobre aquéllas que resulten lesivas para la libre y ordenada competencia entre las empresas que operan en el mercado.*

1.1 PROCESO DE ELABORACIÓN DEL PLAN

Para la elaboración del Plan de Inspección del Transporte por Carretera de 2015, se ha trabajado en común con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y se ha llevado a cabo reunión en fecha 23 de octubre del 2014. Asimismo, siendo conscientes de la importancia que para la ejecución del Plan tienen las Policías autonómicas, a través de sus respectivas Comunidades Autónomas, se les ha pedido informe, en fecha 17 de octubre.

Además, conociendo la relevante importancia que tiene la opinión del sector, se les ha expuesto las directrices fundamentales del Plan y han sido escuchados en sendas reuniones que se han mantenido en fecha 27 y 29 de octubre, con los Departamentos de Mercancías y de Viajeros del Comité Nacional del Transporte Terrestre por Carretera, respectivamente.



Y, en último término, en fecha 30 de octubre, se ha mantenido reunión con todos los miembros representantes de las Comunidades Autónomas, responsables de la Inspección del transporte por carretera, con el fin de consensuar la prioridad en las actuaciones inspectoras, destacando las más relevantes y procediendo a su inclusión en el Plan de Inspección de 2015.

El Plan ha sido elevado a la Comisión de Directores Generales de Transporte en la reunión celebrada en Madrid el 12 de noviembre de 2014.

1.2 FINALIDAD DEL PLAN DE INSPECCIÓN

El control del cumplimiento de la normativa en materia de transporte por carretera constituye el pilar fundamental de las funciones atribuidas a la Inspección del Transporte Terrestre, para conseguir los fines que le han sido encomendados.

El control planificado del transporte por carretera es el elemento indispensable para garantizar el cumplimiento de las normas ordenadoras del sector y debe estar dirigido, no solo a las empresas transportistas, sino a todos aquellos usuarios relacionados con la actividad, sobre todo cuando su actuación es directamente determinante en el desarrollo de la actividad del transporte por carretera.

De esta forma, se podrán detectar mejor las infracciones que se produzcan y se procederá a su corrección, conforme la Ley determina. Especial mención merecen todos aquellos comportamientos que distorsionan el mercado, porque se efectúan de forma ajena a la normativa que regula el sector y quiebran el principio de libre competencia. Detectar a tiempo estos comportamientos no queridos por la Ley mejorará, sin duda, la confianza en el sistema de transporte por carretera por parte de quienes en él intervienen y afianzará el libre mercado en condiciones de igualdad.

En el momento actual, dado que el sector del transporte por carretera no es ajeno al descenso de la actividad económica que la crisis ha originado, resulta obligatorio reforzar las medidas de control, de lucha contra la economía sumergida y contra la competencia desleal en el sector. El mantenimiento de un exceso de oferta de transporte puede dar lugar a la aparición o intensificación de determinadas conductas anómalas que traten de reducir costes de manera ilícita o fraudulenta y que es preciso erradicar.

Así, en lo que al transporte de mercancías por carretera se refiere, se debe prestar especial atención a las operaciones que tengan su origen o destino en grandes centros generadores o destinatarios de cargas, como son las plataformas logísticas y las zonas de carga de los puertos marítimos, donde se concentran los mayores volúmenes de carga y descarga de mercancías. En dichos centros, convergen todos los eslabones de la cadena de transporte, lo que permite conocer de forma global la actuación de todos y cada uno de los intervinientes en la operación de transporte, ya sean empresas usuarias de transporte, las denominadas empresas cargadoras, operadores en sus distintas modalidades o los propios transportistas, y comprobar si la actuación de cada



uno de ellos es acorde a las reglas de transparencia y competencia con que se debe operar en el mercado.

A petición del departamento de mercancías del Comité Nacional de Transporte, se incluye un control a los consignatarios de buques y a las empresas navieras en aquellos casos en que se tenga conocimiento de irregularidades.

El art. 35.3 de la Ley 9/2013, señala que la Inspección pondrá especial atención en empresas con una mayor tendencia infractora.

En este sentido, el art. 12 del Reglamento (CE) 1071/2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, y el art. 9 de la Directiva (CE) 22/2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) 3820/85 y (CEE) 3821/1985, en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera, confirma este criterio al obligar a los Estados miembros a realizar controles dirigidos a la empresas clasificadas como de mayor riesgo en virtud del número y naturaleza de las infracciones cometidas por aquéllas.

Hemos de añadir que, tras la última modificación de la LOTT, los Servicios de Inspección deberán prestar especial atención al cumplimiento de las condiciones que determinaron que una empresa se beneficiase de la exención de la responsabilidad contemplada en la normativa vigente, así como la apreciación de la pérdida de la honorabilidad en los casos señalados en el art. 143.5.

Por lo que respecta al transporte de viajeros , en estos últimos meses se ha venido detectando la existencia de nuevas áreas de negocio para el consumo colaborativo en materia de movilidad, que pueden ocultar diversas formas de fraude por lo que resulta necesario el establecimiento de criterios prioritarios para incidir en esa serie de plataformas tecnológicas que se ofrecen, donde existe un ánimo de lucro y, por tanto, encubren una actividad empresarial, que deben ser considerados como servicios profesionales de transporte de viajeros en vehículos de turismo. En ese caso, como en cualquier otra modalidad de transporte público, deben estar sometidos a una regulación y a una autorización que se obtiene a través del cumplimiento de unos requisitos, cuyo objetivo es garantizar la seguridad y la calidad en la prestación de ese servicio, sin olvidar que estas conductas anómalas reducen costes de manera ilícita o fraudulenta afectando directamente a la competencia y que es preciso erradicar.

La constancia de determinadas actuaciones llevadas a cabo por esas empresas on- line, implican una gran perturbación en la ordenación y en la seguridad en el transporte e inciden fundamentalmente para la libre y ordenada competencia entre las empresas que operan en el mercado, hace necesario que se establezcan unos criterios de actuación prioritaria.

Resulta, por tanto, obligatorio reforzar las medidas de control, de lucha contra la economía sumergida y contra la competencia desleal en el sector. Por todos



es reconocido, que la minoración de conductas infractoras únicamente puede reportar beneficios para el sector, ya que su reducción mejorará la competencia entre empresas. La finalidad de la actuación inspectora es, con carácter general, mejorar el grado de cumplimiento de la normativa en vigor, evitando situaciones de fraude que afecten de manera significativa a la ordenación del transporte por carretera. En el cumplimiento de esta misión, la actuación inspectora debe ser inflexible con aquellas empresas que, de forma reiterada y fraudulenta, distorsionan la libre competencia y la profesionalidad que se requiere para el ejercicio de la actividad, restableciendo la disciplina del sector y la competitividad en términos de igualdad.

Es necesario, también, para que el Plan tenga una completa eficacia trasladar en el caso de detección de hechos que pudieran ser constitutivos de infracciones de la normativa reguladora de otros sectores, el poner en conocimiento de los mismos a los órganos competentes.

Aun cuando el Plan de Inspección, contiene medidas dirigidas a reducir conductas infractoras que tienen incidencia a escala nacional, ello no obsta para que a nivel local no pueda surgir una problemática concreta que sea necesario reconducir y sean los órganos de las Comunidades Autónomas, que tengan encomendada la inspección del transporte, quienes actúen y planifiquen su trabajo a través de sus propios Planes de Inspección.

1.3 PARTICIPACIÓN DE LOS DIFERENTES AGENTES EN LA CONSECUCCIÓN DE LOS OBJETIVOS DEL PLAN

La delegación de competencias efectuada a través de la Ley Orgánica 5/1987, de Delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en materia de transporte, y su modificación efectuada por la Ley Orgánica 5/2013, de 4 de julio, permite que la actuación inspectora pueda ser realizada por diferentes Administraciones Públicas, lo que no impide una coordinación de esfuerzos y una concepción unitaria del control a realizar, que integre y coordine las actuaciones a llevar a cabo por las todas las Administraciones Públicas, lo cual justifica una planificación anual, donde no solo se fijen los objetivos a conseguir sino también la forma coordinada de llevarlos a cabo. Esta coordinación y actuación unitaria en todo el territorio nacional evitará que haya un mayor fraude en determinadas zonas por falta de control, lo que situaría a las empresas desleales, ubicadas en dichas zonas, en una situación de ventaja que, de no acabar con ello, podría dar lugar incluso a un desplazamiento del fraude hacia esas zonas, huyendo de aquellas otras donde el control es más efectivo.

Por esto, la elaboración del Plan de Inspección, a llevar a cabo en el año 2015, ha contado, como en años anteriores, con la participación de todos los órganos de las Comunidades Autónomas competentes en materia de inspección e, igualmente, se espera que los objetivos a alcanzar sean el resultado de un esfuerzo común.

La participación de las fuerzas de vigilancia y de seguridad en las vías públicas, especialmente de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, de los Cuerpos de Policía autonómicos y de las Administraciones locales, contribuye a



transmitir un conocimiento específico del comportamiento del sector en la carretera y, en general, en su modus operandi habitual, detectando infracciones que solo dentro de este medio se pueden evidenciar, por lo que, en el cumplimiento de los objetivos del Plan, es imprescindible su actuación.

Del mismo modo, se aparece necesaria la colaboración en la elaboración del Plan y en la consecución de sus objetivos del propio sector del transporte, a través de sus asociaciones y órganos de representación, por la aportación que al mismo pueden hacer, como consecuencia del conocimiento y experiencia que del sector tienen. Así, se han recogido en el Plan Nacional de Inspección para el año 2015, algunas observaciones y recomendaciones formuladas por el Comité Nacional del Transporte por Carretera, cuya experiencia, siempre supone una apreciable mejora para la planificación inspectora.

1.4 NUEVAS TECNOLOGÍAS

Para la consecución del Plan Nacional de Inspección se considera necesario seguir el camino emprendido de incorporación de nuevas tecnologías y mejora de los medios de los que actualmente se dispone en la actuación inspectora, que aumenten su calidad y eficacia, incorporando datos y registros que permitan obtener un mayor conocimiento del comportamiento del sector.

Actualmente la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil cuenta con medios técnicos para obtener información actualizada y verificable inmediatamente sobre los datos de la empresa de transportes cuyo vehículo está siendo objeto de control en carretera, ello ha supuesto un gran avance en la concreción de las denuncias, especialmente en lo que se refiere a las que se pueden formular por carencia de autorización de transporte o de licencia comunitaria.

Además, con la implantación del tacógrafo digital se dotó a los Servicios de Inspección tanto del Estado como de las Comunidades Autónomas de herramientas y programas informáticos que permiten conocer la actuación de las empresas por lo que a los tiempos de conducción y descanso de sus conductores se refiere, lo que es necesario mejorar en el futuro.

La transmisión de los datos de las denuncias desde el lugar de comisión de la infracción hasta los órganos encargados de la tramitación del expediente sancionador ha mejorado notablemente la operativa de actuación de los agentes de tráfico y evita la repetición de procesos innecesarios y ya ciertamente arcaicos. Estas herramientas telemáticas, el perfeccionamiento de las mismas, y otras nuevas de las que se vaya disponiendo, utilizadas en el control del transporte por carretera, mejorarán los resultados del procedimiento sancionador, con la consecución de mayor número de datos, procesados de forma automática, lógica y eficiente, lo que sin duda redundará en la mejor consecución de los objetivos fijados en el Plan de Inspección.

En esta línea que se encuentra en marcha un proyecto, que mejorará las herramientas que dispone la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil para el control en carretera, con la sustitución de los actuales TCM's por tablets.



En aplicación de la Ley 9/2013 se está modificando los trámites del procedimiento sancionador hasta alcanzar un proceso telemático en fechas próximas.

En consecuencia, este conjunto de mejoras tecnológicas van a suponer una modernización relevante en la actuación inspectora de los próximos años.

1.5 MODIFICACIONES NORMATIVAS, CONTROL Y SEGUIMIENTO

Como es sabido, el sector del transporte está fuertemente regulado por la normativa de la Unión Europea y, en consecuencia, también por la legislación estatal que la desarrolla e, incluso, por la de ámbito autonómico.

La última modificación de la LOTT, por la ya citada Ley 9/2013, ha supuesto una sustancial modificación por la incorporación de nuevos principios comunitarios a la ordenación del transporte terrestre en el ámbito estatal y por la profundización en los requisitos de índole cualitativo que deben cumplir las empresas de transporte en aras de una mayor profesionalización; pero también ha supuesto una profunda revisión de los tipos infractores, de la naturaleza de las infracciones, lo que afecta a su mayor o menor gravedad, y a la cuantía de las sanciones a imponer, todo esto último apunta en el punto central de la actuación inspectora.

El Reglamento (UE) nº 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, introduce una serie de modificaciones que si bien algunas no entran en vigor hasta el año 2016, otras serán de aplicación a partir del 2 de marzo del 2015. Señalar que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de este texto legal el Reglamento (CEE) nº 3821/85, será siendo aplicable con carácter transitorio hasta el 2 de marzo del 2016, fecha en la que entrará en vigor el Reglamento (CEE) 165/2014.

La reciente modificación normativa en lo que al transporte de mercancías peligrosas, por el Real Decreto 97/2014 que deroga el Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo, que regulaba las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español, ha supuesto la puesta al día de todas aquellas normas que habían quedado obsoletas, o eran contrarias a las normas internacionales vigentes.

Todo ello hace necesario una continua formación de los Servicios de Inspección y de las Fuerzas encargadas de la Vigilancia del Transporte en Carretera con objeto de tener un conocimiento actualizado de la normativa que afecta al sector.

Por último, es absolutamente necesario que cada Administración inspectora, por una parte, cuantifique las actuaciones a realizar anualmente y, por otra, haga un seguimiento estadístico de los resultados obtenidos. Con lo primero,



se consigue un compromiso que incentivará la función inspectora a alcanzar los objetivos fijados por cada Administración y a nivelar, en proporción a los medios disponibles en cada caso, el grado de control en todo el territorio nacional. Con lo segundo, se tendrá un conocimiento preciso de los resultados del Plan Nacional, necesarios para conocer el grado de cumplimiento del mismo y para su difusión en el sector, lo que debe hacerse con la mayor rapidez posible una vez finalizado el Plan.

El Acuerdo de la Comisión de Directores Generales de Transporte de fecha 16 de junio de 2005 determinaba que los Planes Nacionales de Inspección, además de marcar las directrices y objetivos a seguir por los Servicios de Inspección, concretarían y cuantificarían las actuaciones a practicar tanto por la Administración General del Estado como por las Comunidades Autónomas, debiendo quedar éstas unidas al Plan Nacional de Inspección correspondiente. Además, los servicios de Inspección centrarán, con carácter general, su actuación en la inspección llevada a cabo en la sede de las empresas, ya sean estas transportistas, usuarios de transporte u operadores, quedando el control en carretera encomendado, con carácter general, a las distintas fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera.

El Plan de Inspección que se propone para el año 2015, pretende que con su cumplimiento se generen importantes beneficios para el sector, contribuyendo a la eliminación de la competencia desleal en favor de la libre competencia y a la profesionalización del sector y, de este modo, a la consecución de una mejor ordenación del transporte por carretera.

Con la finalidad de obtener los resultados anteriormente mencionados, se organizarán campañas de control en carretera sobre materias específicas según se detalla en el anexo al Plan de Inspección y se fijan unos objetivos en materia de control, que constituyen la base del Plan de Inspección para el año 2015 y que se concretan de forma prioritaria en los objetivos y actuaciones que a continuación se indican.

2. ACTUACIONES DEL PLAN DE INSPECCION 2015

2.1 CONTROL SOBRE LA REALIZACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO AL AMPARO DE LA CORRESPONDIENTE AUTORIZACIÓN

En lo referente a este apartado, debe controlarse que el transporte público se realice amparado en la correspondiente autorización de transporte. La autorización de transporte es el elemento básico de control en el transporte por carretera, en tanto en cuanto, su otorgamiento determina el cumplimiento de todos los requisitos cualitativos exigidos tanto por la normativa comunitaria como por la normativa interna de nuestro país, requisitos que vienen a determinar el acceso a la profesión y al mercado con todas las garantías para que las empresas compitan lealmente entre sí, sin posiciones de ventaja.

El hecho de realizar transporte sin la correspondiente autorización, supone eludir los filtros de control establecidos por el ordenamiento jurídico del transporte por carretera. Pensemos que, quién realiza transporte sin



autorización, no cumple los requisitos de acceso a la profesión, puede no tener dados de alta en la seguridad social a sus empleados, puede no estar al corriente del pago de sus obligaciones fiscales, etc. Todo ello, puede poner a estas empresas en una situación de ventaja respecto a las empresas que sí cumplen estos requisitos, lo cual no debe ser tolerado por los órganos que tienen encomendada la inspección y vigilancia del transporte por carretera.

Cuando este tipo de control se lleve a cabo en carretera, se priorizarán las actuaciones sobre vehículos pesados de mercancías, para comprobar que disponen de la correspondiente autorización de transporte, al ser estos vehículos, los que pueden provocar una mayor distorsión en el mercado de transporte de mercancías por carretera.

Cuando se detecten infracciones por este motivo (carencia de autorización), el agente denunciante deberá rellenar, siempre que sea posible (el documento de control facilitará la información) los datos del cargador, siempre que tenga su residencia en España, para que el órgano instructor pueda incoar el pertinente expediente sancionador contra éste.

En el caso de que se constaten estos hechos el órgano instructor iniciará un expediente sancionador contra el “transportista” por la comisión de una infracción tipificada en el Art. 140.1 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y otro contra el cargador u operador de transporte por la comisión de una infracción tipificada en el Art. 140-17 del citado texto legal

Cuando este tipo de control se haga en empresas, debe incluir además de empresas de transporte, a los operadores de transporte, en el sentido de que, éstos realicen su actividad al amparo de la correspondiente autorización comprobando, asimismo que contratan con transportistas poseedores del correspondiente título habilitante. También se efectuará este tipo de control en la sede de las empresas cargadoras (usuarios de transporte de mercancías) respecto a la contratación con transportistas u operadores debidamente autorizados.

Cuando se lleven a cabo inspecciones en la sede de las empresas de transporte, con independencia de cualesquiera otras actuaciones que puedan llevarse a cabo, se comprobará el cumplimiento de lo establecido en los artículos 17 y 54 de la LOTT y 48 del ROTT, en el sentido de que llevan a cabo su explotación con plena autonomía económica, gestionándola a su riesgo y ventura, con la responsabilidad que incumbe al transportista, contratando con el cargador o usuario de transporte de mercancías, en nombre propio y facturando directamente con aquéllos los servicios contratados.

Su incumplimiento se sancionará conforme a lo establecido en el artículo 140.32 de la LOTT.

En el transporte de viajeros, se llevarán a cabo el control de aquellos vehículos de hasta 9 plazas sin autorización y de aquellos otros que, contando con autorización, lleven a cabo cobro individual. Tanto los miembros de la Guardia Civil, como los del Comité Nacional de Transporte por carretera han instado en la realización de este control ante la proliferación de servicios de esta clase que



se están dando. Las inspecciones preferentemente se llevarán a cabo en estaciones de autobuses, de trenes, aeropuertos y en aquellos lugares donde haya una mayor concentración de la demanda.

2.2 CONTROL SOBRE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO OFERTADOS EN DISTINTOS MEDIOS

La entrada en vigor de la modificación de la LOTT con la Ley 9/2013 de 5 de julio, introduce la posibilidad de sancionar como falta grave la oferta de servicios de transporte sin disponer de título habilitante exigible para realizarlo o para intermediar en su contratación, tanto si se realiza de forma individual en un único destinatario o si se hace público para conocimiento general a través de cualquier medio.

En los últimos años, agravado por la situación económica, se ha visto como han proliferado ofertas de servicio de transporte sin autorización en los distintos medios.

La inspección, hasta ahora, no disponía de medios para poder realizar una inspección efectiva dado que necesitaba la tipificación por ley de esa conducta. Al introducir como infracción tipificada en el artículo 141.7 de la LOTT se abre una vía para luchar contra la competencia desleal a las empresas de transporte.

Por ello se considera que en el Plan de Inspección de 2015 es conveniente introducir como uno de los objetivos del Plan, el control de la oferta de servicios de transporte sin disponer del título habilitante exigible para realizarlos o para intermediar.

2.3 CONTROL DE TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

El Reglamento (CE) nº 561/2006, en su exposición de motivos, establece que son tres los objetivos perseguidos por dicha norma: la igualación de las condiciones de competencia entre las empresas de transportes, la mejora de las condiciones sociales de los conductores y la mejora de la seguridad vial.

Es por ello, por lo que el control de los tiempos de conducción y descanso debe convertirse en uno de los objetivos prioritarios de la Inspección del Transporte y de las Fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera.

Respecto al control de las jornadas de trabajo de los conductores profesionales, el mismo viene impuesto por imperativo legal, en el artículo 2 de la Directiva 2006/22/CE de Parlamento y del Consejo de 15 de marzo sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CE) nº 561/2006 y (CEE) El Reglamento (UE) no 3821/1985, donde establece el número mínimo de las jornadas de trabajo que se deben controlar.

La citada Directiva obliga a controlar al menos el 3% de las jornadas de trabajo que se produzcan en cada uno de los estados miembros en el sector del transporte por carretera a partir del día 1 de enero de 2010. A estos efectos en nuestro país, con un parque de 398.030 vehículos obligados a llevar tacógrafo,



en el momento de elaborar el presente Plan, el citado porcentaje del 3%, calculado sobre 225 jornadas de trabajo anuales, representaría algo más de 2.686.702 jornadas para dar cumplimiento a esta Directiva.

También esta Directiva exige que de ese 3%, al menos un 50% de las jornadas de trabajo se controlen en la sede de las empresas, por lo que debe realizarse un esfuerzo por las Administraciones competentes si se quiere cumplir con los objetivos marcados a nivel europeo que aproximadamente representarían algo más de 1.343.351 jornadas a controlar en las empresas.

En el informe bienal que la comisión lleva a cabo para comprobar el cumplimiento de la Directiva 2006/22, correspondiente a los años 2009-2010, se pone de manifiesto que un volumen importante de estados miembros no cumplen con los controles de jornadas que deben llevarse a cabo en la sede de las empresas.

En carretera, deberá priorizarse el control sobre los vehículos pesados autorizados para realizar transporte nacional e internacional. Este tipo de control se efectuará tanto a vehículos españoles como a vehículos extranjeros. Se decretará la paralización del vehículo en los casos recogidos en el artículo 143.4 de la LOTT.

En los supuestos en que las fuerzas encargadas de la vigilancia en carretera, tuvieran sospechas de incumplimientos en esta materia por parte de empresas, que no puedan comprobar en carretera, lo pondrán en conocimiento de los órganos de inspección del transporte de la Comunidad Autónoma donde presten servicio.

A estos efectos, se han recibido quejas de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera, sobre el abuso en la utilización de certificados de actividades por parte de algunas empresas, que lleva a pensar en un uso fraudulento de dicho documento.

A este respecto, cuando se tengan indicios de uso fraudulento del citado documento, se pondrá en conocimiento de los Servicios de inspección de la Comunidad Autónoma quien, a la vista de la residencia de la empresa, actuará bien directamente bien a través de otras Comunidades Autónomas o del Estado.

Para facilitar este control, en aquellos supuestos en que se deban analizar registros procedentes de un tacógrafo digital, y para cumplimentar la Directiva 2006/22/CE de Parlamento y del Consejo de 15 de marzo de 2006 sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) nº 3820/85 (actual 561/2006) y del 3821/85, las fuerzas encargadas del control y la vigilancia del transporte disponen de equipos capaces de transferir y analizar los datos contenidos en las memorias de la unidad instalada en el vehículo y en la tarjeta de conductor.

En todo caso, como quiera que, del análisis en carretera de las actividades de los conductores, no se puede detectar la totalidad de las infracciones que se pueden cometer en materia de tiempos de conducción y descanso, y a mayor



abundamiento lo viene demandando la propia Directiva 2006/22/CE, al incrementar el número de jornadas de trabajo a controlar en los locales de las empresas, se hace preciso incrementar este tipo de inspección a fin de verificar si se cumple esta normativa.

A estos efectos, la Subdirección General de Inspección facilitará a cada Comunidad Autónoma, información sobre la cuantificación de jornadas a controlar por cada una de ellas.

En las inspecciones en empresas se priorizará el control en aquéllas que sean titulares de vehículos pesados provistos de autorización para efectuar transporte internacional.

Se dará también prioridad a la inspección de aquellas empresas sobre las que haya algún tipo de denuncia, relativa al incumplimiento de esta materia, proveniente de asociaciones profesionales, organizaciones sindicales, órganos encargados de la vigilancia del transporte en carretera, organismos de inspección, empresas, particulares, etc.

El período a controlar en las empresas será, por regla general, de 45 días, pudiendo ser incrementado a criterio del órgano de inspección actuante cuando aquéllas hayan sido sancionadas de forma reiterada o se haya detectado alguna manipulación del tacógrafo en los vehículos. Se controlarán todo tipo de empresas con independencia de la dimensión de las mismas.

En el desarrollo del control, en empresas se comprobará que los conductores objeto del mismo, se encuentran dados de alta en Seguridad Social en el epígrafe correspondiente. En el caso de que se detecten conductores en situación irregular, se dará traslado al órgano competente de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social acompañando, en su caso, la documentación que acredite el incumplimiento.

En el supuesto de que en un control a una empresa se levanten actas de notoria gravedad (aquéllas de las que se pueda desprender un exceso de horas sobre el máximo de jornada laboral autorizado) se dará cuenta de ello al órgano competente de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

Cuando se detecten en una empresa reiteradas infracciones de carácter grave o muy grave, en proporción a su número de vehículos, se repetirá la inspección a la empresa en el menor plazo posible, para comprobar que ha modificado su conducta.

2.4 MANIPULACIONES DEL TACÓGRAFO Y DEL LIMITADOR DE VELOCIDAD

De todos es sabido que las manipulaciones del tacógrafo y del limitador de velocidad tienen una especial incidencia en la competencia entre empresas y en la seguridad en la carretera.



También se ha provisto a las fuerzas encargadas del control y la vigilancia del transporte en carretera de equipos y aplicaciones informáticas que permitan verificar el correcto funcionamiento de los tacógrafos digitales.

Se insta a dichas fuerzas para que intensifiquen los controles en carretera, en donde es más factible encontrar las manipulaciones, habida cuenta que muchas de ellas son prácticamente imposibles de detectar en las inspecciones de tiempos de conducción y descanso que se vienen realizando en las oficinas de las distintas Administraciones.

En caso de detectarse una manipulación del tacógrafo en carretera, se procederá a la inmovilización del vehículo, conforme a lo establecido en el artículo 143.4 de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, hasta que la misma se subsane, pudiendo trasladar, en caso necesario, el vehículo a un taller autorizado.

Asimismo, al objeto de adoptar medidas ejemplarizantes contra las empresas infractoras así como mantener informada a la Comisión Europea, tal y como prescribe el R^o (CE) n^o 561/2006, constatada una manipulación, y según se detalla en la instrucción circular n^o 3/2007 sobre tacógrafo, se remitirá copia del boletín de denuncia y del informe anexo, si lo hubiera, a la Dirección General de Transporte Terrestre, acompañando en su caso todos los documentos impresos contenidos en el apéndice 4 del Anexo Ib del R^o (CEE) n^o 3821/85, del día de la intervención.

De los informes, sobre manipulación de tacógrafo recibidos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, se constata que tales manipulaciones son detectadas principalmente, en pequeños recorridos con velocidades muy cortas, por ello, en la medida de lo posible, deben incrementarse las actuaciones inspectoras contra la manipulación de tacógrafo en zonas como polígonos industriales, áreas metropolitanas de alto desarrollo industrial etc...

En este sentido, la Dirección General de Transporte Terrestre viene realizando un gran esfuerzo en la prevención, detección y lucha contra el fraude y las manipulaciones del tacógrafo digital desde que es obligatorio su uso e instalación en nuestro país, debido a la repercusión e incidencia que tiene en el sector, tanto en la consecución de una mayor transparencia en el mercado que permita la libre concurrencia de los operadores, como en el afianzamiento de la mejora de la seguridad en carretera. Con la vista puesta en acabar con estas prácticas, la Ley de Seguridad Vial, prevé como falta muy grave (art. 65.5.n) "participar o colaborar en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que alteren el normal funcionamiento del uso del tacógrafo o del limitador de velocidad".

Por tanto los conductores que sean responsables de estas conductas podrán ser sancionados con multas de hasta 500 euros.

Además en el punto 7 del Anexo II del citado texto legal se ha previsto la pérdida de 6 puntos en caso de "participación o colaboración necesaria de los conductores en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que



alteren el normal funcionamiento del uso del tacógrafo o del limitador de velocidad”.

Por otra parte, se estudiará con la Fiscalía de Seguridad Vial, la posible tipificación de esta conducta como delito, con el fin de clarificar la divergencia existente en este momento, entre diferentes esferas judiciales, donde en determinados casos la manipulación del tacógrafo es considerada como delito de falsedad de documento y en otros no.

A estos efectos la Dirección General de Transporte Terrestre llevará a cabo, con carácter prioritario una inspección en aquellas empresas sobre las que se haya emitido un informe de manipulación del tacógrafo por parte de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera.

Así mismo, hay que tener en cuenta la puesta en aplicación, desde el pasado 1 de octubre de 2012, de algunos aspectos recogidos en el Reglamento 1266/2009 sobre tacógrafos digitales. Esto será aplicable, como regla general a vehículos con matrícula posterior a 2822 HML. No obstante, puede haber casos en que el tacógrafo haya sido activado con anterioridad a 1 de octubre de 2012, en cuyo caso dicho aparato puede no responder a las exigencias del Reglamento anteriormente citado.

La condición 019 bis indica que para detectar cualquier manipulación de los datos de movimiento, la información importada del sensor de movimiento, deberá ser confirmada por aquella otra relativa al movimiento del vehículo procedente de una o varias fuentes independientes del sensor de movimiento.

En el caso de que una medición de velocidad cero (vehículo parado) entre en conflicto con la información de vehículo en movimiento procedente de otra fuente independiente durante más de un minuto, se producirá un incidente que quedará registrado y almacenado en la memoria del tacógrafo.

2.5 CUALIFICACIÓN INICIAL Y FORMACION CONTINUA DE CONDUCTORES

La Directiva 2003/59 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio, establece la obligatoriedad, para los conductores que efectúan actividades de transporte por carretera dentro del territorio de la Unión Europea por medio de vehículos para los que se exija permiso de conducir de las clases D1, D1+E, D, D+E, C1, C1+E, C y C+E, de disponer de una cualificación inicial y una formación continua.

Por R. D. 1032/2007 de 20 de julio (BOE 2 de agosto) se ha traspuesto al ordenamiento jurídico español, la Directiva anteriormente señalada.

La cualificación inicial, es exigible a aquellos conductores titulares de permiso de conducir de las categorías D1, D1+E, D ó D+E que lo hayan obtenido con posterioridad al día 10 de septiembre de 2008 y para aquellos conductores titulares de permiso de conducir de las categorías C1, C1+E, C y C+E que lo hayan obtenido con posterioridad al día 10 de septiembre de 2009.



Este tipo de control debe llevarse a cabo en carretera, puesto que en la sede de la empresa no se encuentran los permisos de conducir de los conductores. Al ser este documento el que determina la exigencia o no, del Certificado de Aptitud Profesional, se puede comprobar su exigencia, de forma más correcta en carretera.

Forma de constatar el cumplimiento del requisito de cualificación inicial, en caso de conductores obligados a ello:

A) Conductores nacionales:

- Tarjeta de cualificación del conductor (modelo Anexo VI R.D.1032/2007)

B) Conductores nacionales de otros estados miembros de la Unión Europea:

- Permiso de conducir con código comunitario 95 inscrito en dicho permiso o bien
- Tarjeta de cualificación del conductor (modelo Anexo II Directiva 2003/59)

C) Conductores de terceros países empleados por empresas de transporte establecidas en un estado miembro de la Unión Europea:

- Certificado de conductor de tercer país o bien
- Tarjeta de cualificación de conductor (modelo Anexo II Directiva 2003/59) o bien
- Permiso de conducir, expedido en un estado miembro, con código comunitario 95 inscrito en dicho permiso.

Formación continua:

La disposición transitoria segunda del Real Decreto 1032/2007, establece los plazos en que los conductores profesionales españoles deben disponer del certificado que acredite que disponen de la formación continua exigible.

En transporte de viajeros, los conductores provistos de permiso de conducir de las clases D1, D1+E, D y D+E, deberán disponer del certificado de formación continua si su permiso de conducir termina en 1, 2, 3, 4,5, 6,7 y 8. A partir del día 10 de septiembre de 2015, también los que finalicen en 9 o 0.

En transporte de mercancías, los conductores provistos de permiso de conducir de las clases C1, C1+E, C y C+E deberán disponer del certificado de formación continua si su permiso de conducir termina en 1, 2,3 ,4 ,5 y 6. A partir del día 10 de septiembre de 2015, también los que terminen en 7 y 8.

2.6 CONTROL DE CONDUCTORES DE TERCEROS PAISES

La Orden FOM 3399/2002 de 20 de diciembre, establece un certificado de conductor para la realización de la actividad de transporte por carretera por parte de conductores de terceros países.



Tal certificado, debe ser solicitado por las empresas, debiendo acreditar el alta en Seguridad Social del conductor. No obstante con independencia del control que se lleve a cabo en carretera, es necesario hacer un seguimiento que demuestre que el conductor esté permanentemente dado de alta en la Seguridad Social y no es dado de baja inmediatamente después de haber conseguido el certificado.

Por ello será necesario llevar a cabo actuaciones ante las empresas que dispongan de este tipo de conductores, con el fin de comprobar que los mismos se mantienen en alta en seguridad social.

Se ha llegado a un acuerdo con los órganos responsables de Seguridad Social, intercambiando registros que permitan comprobar esta circunstancia con mayor facilidad y en mayor volumen.

El hecho de que no se cumpla debidamente este requisito por las empresas puede dar lugar a una competencia desleal con el resto de las mismas, por lo que será preciso comprobar su cumplimiento en la sede de dichas empresas. De las empresas que se encuentren en esta situación de incumplimiento se dará traslado al órgano competente de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

2.7 INMOVILIZACIÓN DE VEHÍCULOS

La inmovilización de vehículos en carretera es la medida cautelar de mayor eficacia ante el incumplimiento de determinadas infracciones (exceso de peso y tiempos de conducción y descanso, entre ellas).

La forma más efectiva de luchar contra estas conductas es la paralización del vehículo hasta que desaparezcan las causas que lo motivaron. Si hay un exceso de peso, hasta que se descargue del vehículo la mercancía que corresponda. Si existe un exceso de tiempo de conducción diario, hasta que se haga el descanso reglamentario, etc.

La Ley 9/2013, de 5 de julio, por la que se modifica parcialmente la LOTT, ha introducido la comisión de nuevas infracciones, como las referidas al transporte de mercancías peligrosas, determinando en su artículo 143.4 a) que inmovilizaciones serán de carácter preceptivo. En dicho artículo se establece que al detectarse en carretera la comisión de infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los apartados 1, 10, 11, 12, 15.6, 15.7, 15.11, 15.18 ó 23 del art. 140 ó en el punto 2 del artículo 141. También es preceptiva la inmovilización de las previstas en el artículo 143.4 b), y cuando la infracción sea leve siempre que la distancia que todavía deba recorrer el vehículo para alcanzar su destino sea superior a 30 km., En todos los casos, deberá ordenarse la inmediata inmovilización de los vehículos hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción.

A la hora de considerar las inmovilizaciones referidas a la manipulación del tacógrafo, esta se mantendrá hasta que hayan desaparecido las causas que la motivaron, esto es, hasta que se haya subsanado dicha manipulación. Para



tener constancia de esta situación, se debe disponer de un informe de un taller oficial en el que se certifique que el aparato de control ha sido revisado y se encuentra en perfecto estado de funcionamiento.

Dado que el resultado de la manipulación es registrar actividades de conducción como descanso, el examen de estos registros no mostrará ni falta de descanso ni exceso de conducción en el periodo controlado en la carretera, pero sí existe una manipulación, por lo que, aunque haya desaparecido la manipulación no así las causas consecuencia de la misma.

Para no privilegiar a la empresa que comete la manipulación respecto a las empresas que cometen infracciones del apartado b) del artículo 143.4, a las que se obliga a realizar un descanso reducido, se considera que la subsanación total se obtendrá cuando el conductor haya realizado también un descanso de 9 horas.

Es cierto que en ocasiones el lugar donde se lleva a cabo un control no reúne las condiciones necesarias para proceder a la inmovilización de vehículos. Pero es necesario recordar que las áreas de descanso y de servicio de las carreteras son elementos funcionales de las mismas según determina la propia legislación de carreteras (art. 55 del Reglamento de Carreteras), los terrenos en que están situadas tienen la consideración de bienes de dominio público (art. 21 de la ley de Carreteras) y será libre y gratuito el uso de las mismas (art. 65 del Reglamento de Carreteras).

A este respecto, las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera, piden lugares apropiados para llevar a cabo las inmovilizaciones de vehículos de transporte.

En virtud de todo ello, cuando el lugar en que se detecte una infracción que pueda dar lugar a la inmovilización de un vehículo, no reúna las condiciones de seguridad necesarias, dicho vehículo deberá ser inmovilizado por los servicios de control o por las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte, en el área de descanso o de servicio más próxima, hasta que desaparezcan los motivos que determinaron la inmovilización.

Cuando se dé esta situación con el fin de evitar la posible fuga del conductor con el vehículo, (sobre todo en el caso de vehículos extranjeros) el apartado 4 del art. 143, establece con carácter preceptivo la retención de la documentación del vehículo y, en su caso, la de la mercancía, así como la correspondiente autorización, hasta que se subsanen las causas que dieron lugar a la inmovilización, siendo, en todo caso, responsabilidad del transportista la custodia del vehículo, su carga y pertenencias. No obstante, hay quejas de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera, que aun reteniendo la documentación, en el caso de vehículos extranjeros, los conductores en el momento en que desaparece la vigilancia se dan a la fuga, obteniendo una nueva documentación del vehículo en su país. Por ello proponen el estudio de medidas que acaben con estas situaciones.

Es preciso señalar que solo debe tomarse esta medida en tanto no se ponga en peligro la seguridad vial.



2.8 CONTROL DE LA REALIZACION DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MERCANCIAS AL AMPARO DE AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE PRIVADO

Mantener los controles en carretera respecto a los vehículos que tengan adscritas tarjetas de servicio privado complementario, con objeto de detectar posibles transportes públicos efectuados con autorizaciones de esta clase, haciendo mayor hincapié en los tráficos de corto recorrido, y sobre todo de transporte de obras o de movimiento de tierras, y el efectuado en vehículos de menos de 3,5 Tn. de MMA por ser allí donde podría localizarse, en su caso, la bolsa de fraude.

Cuando se detecten infracciones de esta naturaleza, el agente actuante deberá rellenar cuando sea posible, los datos del cargador, siempre que éste tenga residencia en España, para que el órgano instructor pueda incoar el pertinente expediente sancionador contra éste. En el caso en que se constaten estos hechos, se actuará de la misma forma a la que se ha indicado para el transporte de mercancías de servicio público.

Cuando el transporte privado se realice con vehículos de hasta 3,5 toneladas de MMA no es exigible autorización.

No obstante, en ocasiones se trata de transportes públicos disfrazados de transportes privados para eludir todos los requisitos exigibles al transporte público.

En estos casos cuando haya indicios racionales de que el transporte que se está efectuando es público, y de la documentación existente no puede desprenderse lo contrario, se levantará el correspondiente boletín de denuncia. El instructor del expediente, antes de incoar el correspondiente procedimiento sancionador llevará a cabo las pruebas pertinentes para determinar la comisión de la infracción.

A este respecto hay que reseñar que el artículo 102.3 de la LOTT, establece la obligación de llevar a bordo del vehículo documentación que acredite la pertenencia de la mercancía a la empresa y que los vehículos y conductores se encuentren integrados en la organización de la misma.

2.9 CONTROL SOBRE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS QUE NO HAN EFECTUADO EL VISADO DE SUS AUTORIZACIONES EN EL AÑO 2014

En el año 2014 se ha procedido a realizar el visado de autorizaciones de transporte público de mercancías, por tanto este tipo de actividad inspector se dirigirá contra aquellas empresas que no hayan realizado dicho trámite y no hayan obtenido la rehabilitación de sus autorizaciones.

Se inspeccionará a las empresas, cuyas autorizaciones hayan sido dadas de baja, por no realizar el visado, en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte y que



sin embargo sigan siendo titulares de vehículos de transporte según el Registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico, excepto que los mismos figuren en baja temporal o definitiva, para comprobar que no están realizando transporte de mercancías. Esta actuación, reviste especial importancia en el momento actual, ya que hay un volumen importante de empresas que, como consecuencia de la situación por la que atraviesa el sector no han podido cumplir los requisitos que el visado de autorizaciones exige y en consecuencia sus autorizaciones han perdido su validez, no siendo válidas para realizar transporte.

Con esta actuación inspectora se evita que vehículos que carecen de autorización, por no haber realizado el trámite del visado, realicen transporte de mercancías compitiendo de forma desleal con aquellas otras empresas que sí han superado dicho trámite.

2.10 EXCESOS DE PESO

Los excesos de peso en los vehículos de transporte de mercancías, aparte de los daños que producen en la infraestructura y del peligro que suponen para la seguridad vial, distorsionan la competencia y la ordenación del transporte, al aumentar de forma considerable su oferta.

Con objeto de aumentar la eficacia inspectora de este tipo de controles, se llevarán a cabo, a nivel nacional, dos controles de larga duración con la participación de la Administración del Estado y todas las Comunidades Autónomas, en las fechas que se indican en el Anexo a este Plan.

También, se ha venido detectando últimamente un aumento de vehículos que transitan por los puertos con exceso de peso, lo que plantea la necesidad de llevar a cabo actuaciones específicas en las inmediaciones de los mismos. Lo mismo ocurre con las furgonetas con exceso de peso, por lo que, se va a proceder a llevar estas acciones en este tipo de vehículos de manera coordinada con todas las Comunidades Autónomas.

Cuando se detecten infracciones en esta materia, el agente actuante deberá, siempre que sea posible, rellenar los datos del cargador, cuando éste tuviera su residencia en España, a efectos de que el órgano instructor pueda incoar el correspondiente expediente sancionador contra éste además de contra la empresa de transporte.

La Comunidad Autónoma que haya tramitado actas o boletines de denuncia en esta materia, por faltas graves o muy graves, comunicará al órgano de inspección de la Comunidad donde tenga su residencia el cargador esta información por si procediera realizar una inspección, al mismo, debiendo ésta prestar la asistencia activa y la cooperación que, en su caso, resulten necesarias.

En todos aquellos supuestos en que, en carretera, se constaten infracciones graves o muy graves, se decretará la paralización del vehículo de acuerdo con lo previsto en el artículo 143.4 de la LOTT, teniéndose en cuenta, a este respecto, las especificaciones contenidas en el punto 11 de este plan.



Al no disponer prácticamente la Administración del Estado de básculas de pesaje, ya sean fijas o móviles, es esencial a este respecto la actuación coordinada de los Servicios de Inspección de las Comunidades Autónomas y de las Fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera, estableciendo planes tendentes a conseguir la mayor eficacia con los medios de que dispongan.

2.11 CONTROL SOBRE EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

La peligrosidad que entrañan los accidentes en que se ven involucrados vehículos que transportan mercancías peligrosas así como la alarma social que generan tales accidentes, aconsejan priorizar el control sobre este tipo de transporte.

Aparte de la regulación específica del transporte de mercancías peligrosas, contenida en el ADR, la Directiva 95/50/ CE, de 6 de octubre de 1995, modificada por la Directiva 2001/26 de 7 de mayo y 2004/112 de 14 de diciembre, contiene un procedimiento de control de este tipo de transporte, a fin de que el mismo sea uniforme. La directiva ha sido transpuesta al ordenamiento jurídico español por Resolución de 21 de noviembre de 2005 de la Dirección General de Transportes por Carretera. A tal efecto, la citada Directiva estableció un modelo específico de hoja de control, a utilizar, a partir de 1 de enero de 1997, por los servicios de control de los distintos países en el transporte de mercancías peligrosas, debiéndose entregar una copia de dicha hoja al conductor del vehículo a efectos de evitar duplicidad de controles durante un mismo servicio.

La Dirección General del Transporte Terrestre, edita periódicamente ejemplares suficientes para ser entregados a las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carreteras dependientes de la Administración General del Estado.

2.12 TRANSPORTE REALIZADO POR NO RESIDENTES

También debe considerarse objetivo de este Plan, el control del transporte realizado por transportistas no residentes, ya sea éste de carácter internacional o interior (transporte de cabotaje).

Debe incrementarse este control que, únicamente puede llevarse a cabo en carretera, a fin de evitar que empresas extranjeras hagan competencia desleal a las españolas, dumping social y tomen conciencia de que en España se llevan a cabo los necesarios controles para velar por el cumplimiento de la normativa tanto interna como comunitaria.

.

Este tipo de control, está encaminado, por una parte, a comprobar si las empresas extranjeras poseen la documentación pertinente para poder realizar transporte y, por otra, a verificar si se cumple la normativa relativa a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector del



transporte por carretera, establecida en los Reglamentos CE nº 561/2006 y 3821/2014, así como la relativa al peso de los vehículos. Este control es exigido por el sector del transporte nacional, pues su incumplimiento podría afectar a las condiciones de competencia, lo que se traduciría a una mayor competitividad del transportista extranjero sobre el nacional, lo que debe impedirse en la medida de lo posible.

El Departamento de mercancías del Comité Nacional de Transporte por Carretera, ante la creciente deslocalización de empresas, ha mostrado su preocupación considerando la necesidad de un incremento del control del transporte internacional

El Rº 1072/2009 de 21 de octubre sobre el acceso al mercado de transporte internacional de mercancías, ha regulado (art. 8 y 9) el transporte de cabotaje, cuya aplicación directa se produjo el 14 de mayo de 2010. Esta regulación del transporte de cabotaje coincide con la que contemplaba la Orden FOM 2181/08 de 22 de julio.

A este respecto hay que tener en consideración que, conforme a lo establecido en el artículo 8.3 del Reglamento 1072/2009, el transportista que realice transporte de cabotaje tiene que acreditar fehacientemente, haber realizado un transporte internacional entrante así como cada uno de los transportes consecutivos de cabotaje llevados a cabo.

La entrada en vigor del nuevo Reglamento 1072/2009 de acceso al mercado de transporte internacional de mercancías, el día 4 de diciembre de 2011, ha introducido una modificación respecto a la Directiva 2006/94 y al Reglamento 881/92, en el sentido de exigir, a partir de la fecha señalada, licencia comunitaria a los vehículos de transporte de mercancías por cuenta ajena (servicio público) cuya MMA sea superior a 3,5 toneladas, mientras la Directiva y el Reglamento citados, eximía de tal requisito a los vehículos con MMA no superior a 6 toneladas o cuya carga útil no fuera superior a 3,5 toneladas.

En este sentido, se exigirá licencia comunitaria a aquellos transportes internacionales por cuenta ajena que se realicen con vehículos cuya MMA sea superior a 3,5 toneladas y estén matriculados en un estado miembro de la U.E.

Los miembros de la Guardia Civil Tráfico están detectando en los controles en carretera, un aumento considerable de irregularidades en vehículos cuya MMA sea inferior a 3,5 Tn., que realizan transporte internacional, lo que motiva que se incremente el control de este tipo de transporte en el 2015.

2.13 CONTROL DE TRANSPORTE DE ESCOLARES Y DE MENORES

A fin de que se cumpla lo dispuesto en el R.D. 443/2001, de 27 de abril, modificado por el R.D. 894/2002, de 30 de agosto sobre transporte escolar y de menores, es por lo que se considera que debe ser objeto prioritario el control de esta clase de transporte.

La alarma social que se produce en caso de accidente en este tipo de transporte, hace que las autoridades, no solo desde un punto de vista



normativo sino también de control, garanticen la seguridad de este tipo de transporte.

Al desarrollarse, este tipo de transporte, íntegramente dentro del territorio de las Comunidades Autónomas, parece adecuado que este tipo de control se concrete también en los propios planes de inspección de las Comunidades Autónomas.

No obstante, este tipo de control debe llevarse a cabo cuando se tenga previsto que la mayor parte de las autorizaciones específicas se hayan tramitado, puesto que en numerosas ocasiones y por causas no imputables al transportista no se otorgan las correspondientes autorizaciones hasta bien entrado el año escolar. Ello evitará que, numerosos boletines de denuncia, sean archivados y que el trabajo realizado por los agentes no sea baldío.

En el 2015 está previsto que la campaña coordinada de control del transporte escolar establecida en este Plan de Inspección y la establecida por la Dirección General de Tráfico, coincidan en el tiempo.

Cuando se realice una inspección a empresas que realicen servicios de transporte escolar, será necesario controlar que se mantienen las mismas condiciones que tenían las empresas cuando fueron adjudicatarias de los distintos contratos, incidiendo especialmente en el número de vehículos y las características que estas habían ofertado.

Como consecuencia de los controles en carretera realizados, se ha detectado que en muchas ocasiones los acompañantes que establece el Real Decreto 443/2001 no reúnen los conocimientos mínimos, por lo que sería conveniente realizar una campaña de concienciación dirigida a los centros escolares durante el 2015.

2.14 CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES ESENCIALES DE LAS CONCESIONES EN LOS SERVICIOS REGULARES DE VIAJEROS

Teniendo en cuenta, las distintas reclamaciones que se vienen formulando por los usuarios de líneas regulares de transporte de viajeros por carretera, es conveniente intensificar las inspecciones sobre las mismas a fin de que cumplan las condiciones establecidas en sus respectivos pliegos concesionales, especialmente las referidas a precio, prohibiciones de tráfico, trasbordos injustificados, etc. y especialmente en la colaboración entre empresas.

Son las Administraciones Públicas (AGE, CCAA) las titulares de los servicios regulares de viajeros de uso general, al tratarse de un servicio público. Estas autoridades deben velar porque el servicio a los usuarios se preste en las condiciones pactadas con los concesionarios y con las debidas garantías para aquéllos.



A este respecto habrá que tener en cuenta la modificación del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres en su artículo 90 bis, respecto a los denominados “códigos compartidos”.

Se prestará especial atención a que las empresas dispongan y faciliten a los usuarios el pertinente libro u hojas de reclamaciones conforme a lo establecido en la Orden FOM 1230/2013 de 31 de mayo, y no otras que puedan confundir a aquéllos. No obstante, no será prioritario el control de este Libro a bordo de los vehículos, salvo en aquellos casos en que existan paradas para tomar o dejar viajeros, en las que no se expidan billetes, ya que los viajeros podrán reclamar en otros lugares, no dando lugar a posibles paralizaciones de vehículos por este motivo, con las consiguientes molestias para el resto de viajeros.

3. PLAN ESPECÍFICO DEL CONTROL DE LAS PLATAFORMAS DIGITALES DE CONTRATACION DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS EN VEHICULO DE TURISMO PARTICULARES

3.1 MOTIVOS DE LA ACTUACIÓN PRIORITARIA

Como ya se ha señalado , se deja a la apreciación del Ministerio de Fomento, los criterios de actuación prioritaria de los servicios de inspección en relación con los transportes de su competencia, en base a las infracciones que, en cada momento, tengan una mayor incidencia e impliquen una mayor perturbación en la ordenación y seguridad del transporte, incidiendo fundamentalmente, en todo caso, sobre aquéllas que resulten lesivas para la libre y ordenada competencia entre las empresas que operan en el mercado.

Prioritario es descubrir todos aquellos comportamientos que distorsionan el mercado, porque se efectúan de forma ajena a la normativa que regula el sector y quiebran el principio de libre competencia. Detectar a tiempo estos comportamientos no queridos por la Ley mejorará, sin duda, la confianza en el sistema de transporte por carretera por parte de quienes en él intervienen y afianzará el libre mercado en condiciones de igualdad. Por tanto, en estos momentos es imprescindible reforzar las medidas de control, de lucha contra la economía sumergida y contra la competencia desleal en el sector del transporte colaborativo.

En relación con esto, en estos últimos meses se ha venido detectando la existencia de nuevas áreas de negocio para el consumo colaborativo en materia de movilidad, que pueden ocultar diversas formas de fraude por lo que resulta necesario el establecimiento de criterios prioritarios para incidir en esa serie de plataformas tecnológicas que se ofrecen bajo remuneración económica , donde existe un ánimo de lucro y, por tanto, una actividad empresarial, que deben ser considerados como servicios profesionales de transporte de viajeros en vehículos de turismo. En ese caso, como en cualquier otra modalidad de transporte público, deben estar sometidos a una regulación y a una autorización que se obtiene a través del cumplimiento de unos requisitos, cuyo objetivo es garantizar la seguridad y la calidad en la prestación de ese servicio, sin olvidar que estas conductas anómalas reducen costes de manera



ilícita o fraudulenta afectando directamente a la competencia y que es preciso erradicar.

La constancia de esas actuaciones llevadas a cabo por Plataformas digitales de contratación de servicios de transporte de viajeros en vehículos de turismo particulares, implican, por tanto, una gran perturbación en la ordenación y en la seguridad en el transporte e inciden fundamentalmente para la libre y ordenada competencia entre las empresas que operan en el mercado, siendo necesario que se establezcan unos criterios de actuación prioritaria.

No obstante, la planificación de este tipo de actuaciones prioritarias demanda una actuación coordinada con las Comunidades Autónomas, Administraciones Locales, con los órganos competentes para la vigilancia del transporte terrestre en vías urbanas e interurbanas, e incluso con la colaboración con el Comité Nacional de Transporte por Carretera dado su conocimiento del mercado en todos los subsectores.

El control planificado del transporte por carretera es el elemento indispensable para garantizar el cumplimiento de las normas ordenadoras del sector y debe estar dirigido, no solo a las empresas transportistas, sino a todos aquellos usuarios relacionados con la actividad, sobre todo cuando su actuación es directamente determinante en el desarrollo de la actividad del transporte por carretera. De esta forma, se podrán detectar mejor las infracciones que se produzcan y se procederá a su corrección, conforme la Ley determina.

3.2 NORMATIVA DE APLICACIÓN

La inspección de este tipo de transporte, requiere que se compruebe, fundamentalmente, si se trata de un servicio compartido, y por tanto, sus gastos también. Entendemos como servicios de gastos compartidos aquellos servicios que se lleven a cabo de manera esporádica, es decir que se produzcan con poca frecuencia, no de forma constante, ni regular, ni sujeto a determinadas circunstancias. Se entiende por gastos compartidos aquellos como combustible y peaje, debiéndose repartir el coste de dichos gastos entre todos los ocupantes del vehículo, incluido el conductor.

En el caso que no se den esas circunstancias, nos encontraremos con un transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo.

Uno de los pocos países de la UE en el que los servicios paralelos al taxi, de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC), están restringidos, y por tanto regulados, es España. A diferencia de otros países que estos servicios están liberalizados, ya existe normativa que permite actuar contra este tipo de plataformas.

En el arrendamiento de Vehículos de Turismo con conductor, es necesario obtener la autorización de transporte para llevar a cabo dicha actividad y se encuentra regulado en:



- El artículo 99 de la LOTT como un transporte discrecional de viajeros sujeto a una autorización.
- Artículos 180 y ss del ROTT (Modificación efectuada por el R.D. 919/2010, de 16 de julio).
- Artículo 48 de la LOTT que permite establecer limitaciones al otorgamiento de nuevas autorizaciones.
- Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

Para obtener las autorizaciones de transporte se necesita:

- Tener nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea, o contar con las autorizaciones exigidas por la normativa de extranjería para la realización de la actividad de transportista.
- En caso de no ser persona física, tener personalidad propia e independiente de la de aquellas personas que, en su caso, la integren. El transporte debe formar parte de su objeto social de forma expresa.
- Disponer de uno o más vehículos matriculados en España.
- Disponer de dirección y firma electrónica, así como del equipo informático necesario para documentar a distancia el contrato y otras formalidades mercantiles con sus clientes.
- Cumplir las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente.

Además para este tipo de autorización los vehículos deberán disponer del seguro correspondiente según se establece en la Orden Ministerial.

La Orden Ministerial señalada establece la limitación de que “no se otorgarán más autorizaciones cuando la relación entre el número de autorizaciones de esta clase, domiciliadas en una comunidad autónoma y el número de autorizaciones de transporte discrecional interurbano de viajeros en vehículos turismo(taxi) domiciliadas en la misma, sea superior de 1 de aquellas por 30 de estas,” por este motivo en la mayoría de las comunidades autónomas, en este momento, no se pueden otorgar nuevas autorizaciones, solo se obtienen por transmisión entre empresas.

La contratación de este transporte es por coche completo, ha de realizarse desde la empresa y no en la calle y el precio está liberalizado.

En lo que afecta al transporte público discrecional en vehículos turismo (taxi), la Constitución Española establece la competencia de transporte en función de la territorialidad, por lo que el transporte urbano es de competencia municipal.



El Reglamento del 763/1979 de 16 de marzo, señala en el artículo 10 para la prestación de los servicios será preciso estar en posesión de la correspondiente licencia de la entidad local.

Tras la sentencia del Tribunal Constitucional de 1996 que determina el criterio de la territorialidad en materia de transporte, las distintas CCAA han establecido sus propias Leyes y Reglamentos de taxis.

Para realizar este servicio es preciso tener una licencia municipal, estando limitado el otorgamiento de dichas licencias. Se otorgan atendiendo al número de población del municipio; las tarifas son obligatorias y se contrata en la calle el servicio, siendo por coche completo.

Los servicios de transporte interurbano en taxi están sometidos a una autorización de transporte regulado en:

- El artículo 99 de la LOTT, se establece la necesidad de una autorización de transporte público.
- Artículos 123, 124, 125, 126 y 127 del ROTT.
- Orden Ministerial de 4 de febrero de 1993 donde se establecen los requisitos para conceder la autorización.

Para obtener la autorización es preciso disponer de:

- Un vehículo matriculado
- Licencia municipal
- Dirección y firma electrónica
- Cumplir obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la normativa vigente

Por lo tanto, tanto si se desarrolla un tipo de transporte como otro, requieren de la correspondiente autorización de transporte público. La autorización de transporte es el elemento básico de control, en tanto en cuanto, su otorgamiento determina el cumplimiento de todos los requisitos cualitativos exigidos la normativa interna de nuestro país, requisitos que vienen a determinar el acceso a la profesión y al mercado con todas las garantías para que las empresas compitan lealmente entre sí, sin posiciones de ventaja.

3.3 PROCEDIMIENTO DE LA INSPECCION

El procedimiento para llevar a cabo las inspecciones que afectan a este tipo de empresas, fue fijado en la reunión del Grupo de Trabajo de Apoyo Técnico a la Comisión de Directores Generales de Transportes en materia de inspección, celebrada el día 17 de junio, siendo este el siguiente:

- Es necesario obtener la mayor información posible utilizando para su consecución diferentes canales de colaboración fundamentalmente internet a fin de determinar el tipo de servicio que ofrecen.



- En el caso que se considere, se contratarán servicios que oferten aquellos conductores que más se reiteren, con el fin de comprobar si es un transporte que comparten gastos o realizan una actividad económica.
- Si tienen oficinas establecidas en las localidades, se realizará una inspección a ellas.(Si la inspección se realiza por una Comunidad Autónoma y las oficinas se encuentran ubicadas en otra , se solicitará su colaboración a fin de realizar la inspección de manera coordinada).
- Se les requerirá para que aporten toda la documentación de la empresa.
- Examinada la misma, si se tiene pruebas de que realizan una actividad económica y no simplemente que oferten servicios para compartir gastos, se procederá a levantar acta por carecer de autorización de transporte al titular del vehículo (art. 140.1 LOTT) y a la Plataforma por facturar un servicio no autorizado (art. 140.2 de la LOTT) y/o por ofertar servicio no autorizado (art.141.7 de la LOTT).
- En el caso que se tenga algún indicio de posibles irregularidades cuya competencia fuera de otro organismos, se procederá a comunicar los mismos a los efectos oportunos (Agencia Tributaria, Inspección de Trabajo, Consumo, Turismo....). Se pondrán en conocimiento de ambos organismos la incoación de los expedientes sancionadores que se levante a los particulares que realicen esos servicios.
- Se solicitará la colaboración de los Agentes de la Policía Local o de la Guardia Civil de Tráfico, en su caso, cuando se detecten lugares donde mayor afluencia del uso de este tipo de transporte se realice, al objeto de proceder a la inspección de los mismos.
- En el caso de que la inspección se realice por una Comunidad Autónoma y a lo largo del análisis de la documentación se detecte la operatividad del servicio en localidades ubicadas en otra, se facilitarán la información correspondiente a dicha Comunidad Autónoma a fin de que se lleve a cabo una inspección efectiva y coordinada.

4. SEGUIMIENTO Y RESULTADOS DEL PLAN

Antes de finalizar el primer trimestre del año 2015 las Comunidades Autónomas enviarán a la Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestre los resultados de la actuación inspectora a efectos de que por esa Subdirección General se elaboren los datos estadísticos generales resultantes de la ejecución del Plan Nacional de Inspección del año 2014.

Los datos a suministrar y la forma de llevarlo a cabo se acordarán por el Grupo de Apoyo a la Comisión de Directores Generales de Transporte en materia de Inspección.