

Madrid, 24 de noviembre de 2017

CIRCULAR N° 48/11-2017

PRESENTADO EL BORRADOR DE LAS MEDIDAS CONTENIDAS EN EL PLAN DE INSPECCIÓN PARA EL 2018

Estimados Afiliados:

La Dirección General de Transporte Terrestre convocó al Comité Nacional de Transporte por Carretera, del cual ATFRIE es miembro de pleno derecho como única organización empresarial representativa del transporte frigorífico, a una reunión monográfica en la que nos presentaban las acciones en las que se va a basar el Plan de Inspección para este próximo 2018. Del conjunto de información se procede a realizar un resumen para vuestro conocimiento.

1. INTRODUCCIÓN CONCEPTUAL DEL PLAN

- ✚ El artículo 35.2 de la LOTT señala que, para aumentar la eficacia de la función inspectora, se establecerán planes periódicos de inspección, que determinarán las líneas generales directrices de las operaciones de control en todo el territorio nacional.
- ✚ Su finalidad principal es garantizar el cumplimiento de la normativa vigente y establecer medidas de control y lucha contra la competencia desleal.
- ✚ Se presta atención especialmente a aquellas empresas con un histórico infractor, así como a las operaciones que tengan origen o destino en grandes centros generadores o destinatarios de cargas, como son las plataformas logísticas y las zonas de carga de puertos marítimos, donde se concentran mayores volúmenes de carga y descarga de mercancías, donde convergen todos los intervinientes en la operación de transporte, ya sean empresas usuarias de transporte, las empresas cargadoras, operadores en sus distintas modalidades o las empresas transportistas
- ✚ Se va a realizar especial atención tanto a la apreciación de la pérdida de honorabilidad, tal y como regula el artículo 143.5 de la LOTT, como al cumplimiento de las condiciones que dan lugar a la exención de la responsabilidad.

- ✚ Regulando en nuestro mercado el Reglamento europeo 1072, habrá una inspección coordinada entre los distintos organismos de inspección de las Administraciones Públicas sobre el control del cumplimiento legal del cabotaje, ante la deslocalización de las empresas.
- ✚ En la elaboración del Plan de Inspección, participan las Comunidades Autónomas, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (AT-GC, Policía Autonómica y Administración Local) y las Asociaciones miembro del Comité Nacional de Transporte por Carretera. Al no haberse celebrado la reunión de Directores Generales de las CC.AA., el plan que se adjunta al presente resumen se sigue considerando un borrador, si bien se esperan ligeros cambios del mismo.
- ✚ Se destaca el uso de las nuevas tecnologías. Herramientas telemáticas como son las tablets de control en carretera, el pago de las sanciones con tarjeta de crédito o de débito durante los mismos, o el procedimiento sancionador por vía telemática introducido este año, el perfeccionamiento de las mismas, y otras nuevas de las que se vaya disponiendo, como los documentos de control por vía electrónica regulados en el nuevo ROTT, mejoran los resultados del procedimiento sancionador, lo que sin duda redundará en la mejor consecución de los objetivos fijados en el Plan de Inspección.
- ✚ Igualmente, la conexión de manera telemática con la Tesorería General de la Seguridad Social permite acceder directamente a las modalidades de contratación de los conductores, proporcionando un mayor control de aquellas contrataciones irregulares a tiempo parcial de los trabajadores de las empresas de transporte. Con ello se facilitará una mayor información a la Inspección de Trabajo de estas situaciones irregulares.
- ✚ Se tienen en cuenta para el presente Plan de Inspección 2018, todas las nuevas normativas que van a publicarse y entrar en vigor. La Subdirectora se refiere a la reguladora de arrendamiento de vehículos y al nuevo ROTT, cuya aprobación está prevista para en el primer semestre del año, que afectará de manera significativa al tema sancionador consecuencia del Reglamento 2016/403 de la Comisión que clasifica las infracciones graves de las normas de la Unión que pueden acarrear la pérdida de honorabilidad de la empresa de transporte. Ello hace necesario una continua formación de los Servicios de Inspección y Fuerzas de Vigilancia en Carretera para tener conocimiento actualizado de la normativa que afecta al sector.
- ✚ Finalmente, se destaca la organización y publicidad de campañas de control en carretera sobre materias específicas, y se fijan unos objetivos en materia de control que constituyen la base del Plan de Inspección para el año 2018: cuantificación de actuaciones y seguimiento estadístico de los resultados.

2. ACTUACIONES GENERALES

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

Debe controlarse que el transporte público se realice amparado en la correspondiente autorización de transporte. La inspección se centrará tanto en empresas de transporte, como hacia los operadores de transporte, ya que éstos realizan su actividad al amparo de la correspondiente autorización, comprobando asimismo que contratan con transportistas poseedores del título habilitante. También controlarán las empresas cargadoras (usuarios de transporte de mercancías) respecto a la contratación con transportistas u operadores debidamente autorizados.

2. CONTROL SOBRE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO OFERTADOS EN DISTINTOS MEDIOS

Tras la modificación de la LOTT en 2013, y teniendo presente que en los últimos años han proliferado ofertas de servicio de transporte sin autorización en los distintos medios, se considera controlar la oferta de servicios de transporte sin disponer del título habilitante exigible para realizarlos o para intermediar.

3. CONTROL DE TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

El control de los tiempos de conducción y descanso, la manipulación del tacógrafo o el limitador de velocidad, son objetivos prioritarios de la Inspección del Transporte y de las Fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera, dirigidas a mejorar las condiciones de competencia entre las empresas de transportes, las condiciones sociales de los conductores y la seguridad vial.

Respecto al control de las jornadas de trabajo de los conductores profesionales, viene impuesto por imperativo legal de la Directiva 2006/22/CE y del Reglamento comunitario 561/2006, 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. En el Plan 2018, calculado sobre 225 jornadas de trabajo anuales, representaría algo más de 2.885.814 jornadas para dar cumplimiento. 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 aproximadamente representarían algo más de 1.442.907 jornadas a controlar en las empresas, y al menos un 30% de controles en carretera.

Se detecta que algunos conductores alegan pérdida, robo o mal funcionamiento de sus tarjetas de conductor de tacógrafo, solicitando duplicado o incluso obtienen tarjetas duplicadas en Portugal al no estar este país conectado a Tachonet. También se comprueba en carretera uso de tarjetas de conductor por conductores que no son sus titulares. Aquellas empresas en las que se detecten conductores con número considerable de tarjetas duplicadas, son objeto de control exhaustivo.

4. CUALIFICACIÓN INICIAL Y FORMACION CONTINUA CAP DE CONDUCTORES

Este tipo de control debe llevarse a cabo en carretera (el conductor profesional debe disponer de la tarjeta CAP en vigor) como en el incumplimiento de las condiciones en la impartición de los cursos de acuerdo con el Real Decreto 1032. Cuando entre en vigor el nuevo ROTT, se realizará controles biométricos a los alumnos de los cursos, tanto si realizan módulos teóricos como prácticos.

5. CONTROL DE CONDUCTORES DE TERCEROS PAISES

La normativa española 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 tras haber conseguido el certificado.

6. INMOVILIZACIÓN DE VEHÍCULOS

La medida cautelar de mayor eficacia para luchar contra el incumplimiento de determinadas infracciones es la paralización del vehículo hasta que desaparezcan las causas que lo motivaron. Casos como excesos de peso, hasta que se descargue del vehículo la mercancía que corresponda; casos como excesos de tiempo de conducción diario, hasta que se haga el descanso reglamentario. Para proceder a la inmovilización de vehículos, las áreas de descanso y de servicio de las carreteras son elementos funcionales de las mismas, tienen la consideración de bienes de dominio público, y será libre y gratuito el uso de las mismas a tal fin.

7. CONTROL DE LA REALIZACION DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MERCANCIAS AL AMPARO DE AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE PRIVADO

Se mantienen 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 efectuado en furgonetas.

3. ACTUACIONES ESPECÍFICAS TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

8. CONTROL SOBRE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS QUE NO HAN EFECTUADO EL VISADO DE SUS AUTORIZACIONES

Se inspeccionará a las empresas cuyas autorizaciones hayan sido dadas de baja por no realizar el visado, 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; la finalidad es comprobar que no realizan transporte de mercancías, foco de competencia desleal.

9. EXCESOS DE PESO

Afecta a la competencia desleal y a la seguridad en carretera, distorsionando la ordenación del transporte, al aumentar de forma considerable su oferta. Este tipo de controles se llevarán a cabo dos campañas coordinadas de larga duración con la participación de la Administración del Estado y todas las Comunidades Autónomas, destacando tanto los vehículos que transitan por los puertos con exceso de peso como las furgonetas con exceso de peso.

Igualmente se va a centralizar la actuación inspectora en megacamiones que han sido autorizados para transitar por una ruta determinada y se salen de ella, como igualmente el exceso de velocidad que superen la máxima permitida.

10. CONTROL SOBRE EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Tras la accidentalidad de un transporte de mercancías peligrosas, aparte del estudio sobre las causas de los mismos, se realiza una inspección más exhaustiva sobre las empresas a las que pertenecen los vehículos pesados siniestrados.

11. TRANSPORTE REALIZADO POR NO RESIDENTES

Objetivo prioritario para el año 2018 será el control del transporte realizado por transportistas no residentes, ya sea éste de carácter internacional o interior (transporte de cabotaje), a fin de evitar que empresas extranjeras, empresas buzón, se deslocalicen, hagan competencia desleal a las españolas, dumping social, y tomen conciencia que en España se llevan a cabo los controles coordinados entre Fomento, Hacienda y Seguridad Social, para velar por el cumplimiento de la normativa tanto interna como comunitaria.

En los últimos años, las Comunidades Autónomas limítrofes con Portugal han venido detectando numerosos problemas en materia de transportes, por lo que

durante el año 2018 se van a proceder a llevar a cabo actuaciones conjuntas con la Inspección de Transporte Portuguesa, para detectar aquellas actuaciones irregulares que a lo largo de estos últimos años se han venido detectando.

12. CONTROL DE LAS PLATAFORMAS DIGITALES DE CONTRATACION DE SERVICIOS DE TRANSPORTE

En los últimos años ha proliferado la contratación de servicios de transporte a través de distintas Plataformas digitales, implicando una gran perturbación para la libre y ordenada competencia entre las empresas que operan en el mercado.

Son plataformas electrónicas dedicadas al transporte de mercancías que, en vehículos diversos, contratan habitualmente transportes o intermedian en su contratación en nombre propio, fijando precios abusivamente bajos y careciendo de la correspondiente autorización de transporte como Operador de Transporte.

4. SEGUIMIENTO Y RESULTADOS DEL PLAN

Antes de finalizar el primer trimestre del año 2019, las Comunidades Autónomas enviarán a la Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestre los resultados de la actuación inspectora a efectos que se elaboren los datos estadísticos generales resultantes de la ejecución del Plan Nacional de Inspección del año 2018.

Antes de finalizar la reunión, en el turno de palabra de las Asociaciones presentes, comenté la situación preocupante que se vive en Teruel y en los puertos de Bilbao y de Santander con la inmigración clandestina que viaja a bordo de nuestras flotas frigoríficas con destino Reino Unido, que está generando rechazos de mercancía ante posible contaminación cruzada, una subida de las primas de seguro por las compañías aseguradoras y una sanción económica por cada inmigrante interceptado. La Subdirectora me traslada que lo comunicará tanto a la Guardia Civil como a Aduanas para que auxilie a nuestras empresas que, en nada, tienen que ver con esa situación irregular.

Esperando que la información os sea de utilidad, recibir mi más afectuoso saludo.

Juan Manuel Sierra Sidera
Secretario General