



MINISTERIO DE FOMENTO
Secretaría General de Transporte
Dirección General de Transporte Terrestre
Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestre

**PLAN DE INSPECCIÓN DE
TRANSPORTE POR CARRETERA
2019**



ÍNDICE

1.- INTRODUCCIÓN Y PROCESO DE ELABORACIÓN.....	3
2.- OBJETIVOS DEL PLAN Y SUS CARACTERÍSTICAS	3
3.- ACTUACIONES DEL PLAN DE INSPECCIÓN 2019	6
3.1 Control de las autorizaciones de transporte:	6
3.2 Control de tiempos de conducción y descanso	8
3.3 Manipulaciones del tacógrafo y del limitador de velocidad	10
3.4 Control sobre servicios de transporte publico ofertados en distintos medios	11
3.5 Documentación del conductor: Formación inicial/CAP, formación continua, Certificado Conductor 3 países	13
3.6 Excesos de peso	14
3.7 Control sobre el transporte de Mercancías peligrosas.....	15
3.8 Transporte realizado por no residentes. Control del fraude	15
3.9 Control de Cooperativas de Trabajo Asociado	17
3.10 Control del cumplimiento de las condiciones esenciales de las concesiones en los servicios regulares de viajeros	17
3.11 Control de transporte de escolares y de menores.....	17
3.12 Control del transporte realizado en vehículos de alquiler con conductor	18
4.- SEGUIMIENTO Y RESULTADOS DEL PLAN	18



1.- INTRODUCCIÓN Y PROCESO DE ELABORACIÓN

El Plan de Inspección del Transporte Terrestre, que anualmente se realiza dando cumplimiento al mandato normativo recogido en la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre (LOTT), tiene como finalidad el aumento de la eficacia de la función inspectora al establecer de manera sistemática las actuaciones y directrices a seguir durante el periodo de vigencia del Plan se vayan a realizar.

Realizándose de manera coordinada con los órganos competentes para la vigilancia del transporte terrestre en vías urbanas e interurbanas, con las distintas Administraciones competentes y con la colaboración del Comité Nacional del Transporte por Carretera según establece la LOTT.

Para la elaboración del Plan, se ha trabajado conjuntamente, el día 15 de noviembre con los miembros de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y el día 29 de noviembre con los representantes de las Comunidades Autónomas responsables de la Inspección de Transporte por carretera. Se ha pedido con fecha 7 de noviembre informe a los miembros de las Policías autonómicas a través de sus respectivas Comunidades Autónomas y con fecha 28 de noviembre se ha mantenido reuniones con los Departamento de Mercancías y de Viajeros del Comité Nacional del Transporte Terrestre por Carretera, respectivamente siendo conocedores de la relevante importancia de la opinión del sector.

Con fecha 4 de diciembre, el Plan ha sido elevado a la Comisión de Directores Generales de Transporte para su aprobación.

2.- OBJETIVOS DEL PLAN Y SUS CARACTERÍSTICAS

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.

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.

Objetivos:

- Control del cumplimiento de las **condiciones que han de reunirse para** el ejercicio de la profesión de **transportista** atendiendo a la normativa en vigor.
- Poner 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 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. Así como la apreciación de la pérdida de la honorabilidad (art. 143.5 LOTT)

- **Control de la deslocalización de las grandes empresas hacia países de la UE** con menos costes de explotación de la actividad, que claramente genera una situación de competencia desleal. Consciente de la problemática que ocasionaban estas nuevas figuras fraudulentas, la Inspección de Transportes desde el año 2016 ha venido transmitiendo e impulsando actuaciones para que otras Instituciones Públicas se implicarán en las actuaciones necesarias para resolver la problemática que estaba surgiendo. Muestra de ello es que, por primera vez, en la Resolución de 11 de abril de 2018, de la Subsecretaria, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 6 de abril de 2018, por el que se aprueba el Plan Estratégico de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social para el periodo 2018-2020, se contempla actuaciones conjuntas entre ambas Inspecciones de cara a la lucha contra las empresa buzón.
En el propio el Plan Director por un Trabajo Digno 2018,2019 y 2020 aprobado por Resolución de 27 de julio de 2018, se contempla expresamente las campañas de inspección de las Empresas Buzón que se llevará a cabo conjuntamente con las Inspección de Trabajo y Seguridad Social, la AEAT y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad (Medida 41 y 42).
- **Control de la “utilización“ de forma fraudulenta de las distintas formas de organización social** (cooperativas de trabajo asociado), en las que no existe una verdadera relación societaria encubriendo obligaciones y responsabilidades que son exigidas a los transportistas.
- Control sobre las áreas de negocio para el **consumo colaborativo** en materia de movilidad que pueden **ocultar diversas formas de fraude** donde existe un ánimo de lucro y encubren una actividad empresarial que deben ser considerados como servicios profesionales de transporte tanto de viajeros como de mercancías.
- Control del transporte de **viajeros en vehículos turismo**. Se ha puesto en evidencia la problemática existente por el aumento de las autorizaciones VTC consecuencia del fallo de Sentencias y que ha provocado que se hayan triplicado el número de autorizaciones por lo que resulta necesario la adopción de determinadas medidas para proceder al control de este sector **con el fin de que se cumpla la normativa en vigor**. Resulta por tanto necesario insistir durante el año 2019 en este tipo de controles.

La actividad inspectora principalmente se dirigirá a los **grandes centros generadores o destinatarios de cargas**, como son las plataformas logísticas, **las zonas de los puertos** marítimos, donde no solo se concentran los mayores volúmenes de carga y



descarga de **mercancías**, sino también un aumento de **recogida de viajeros**, así como en aquellos puntos donde se detecten operaciones de transporte que sean necesarias controlar.

La inspección también se centrará , con carácter general, en las **propias empresas** ya sean **transportistas , usuarias de transporte, operadores o cargadoras** quedando el control en carretera encomendado a las distintas fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte. Se llevarán a cabo **campañas de control** sobre materias específicas.

Hemos de añadir que si bien 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**.

Es necesario para poder llevar a cabo este Plan de Inspección acompañarse de medios para garantizar su cumplimiento. La incorporación de **nuevas tecnologías** y la mejora de los medios de los que actualmente se dispone en la actuación inspectora aumentarán su calidad y eficacia permitiendo obtener un mayor conocimiento del comportamiento del sector.

Dotar a los cuerpos de control en carretera de los medios técnicos para obtener información actualizada y verificable de los datos de las empresas de transporte cuyo vehículos está siendo objeto de control, la transmisión de las denuncias desde el lugar de la comisión de la infracción hasta los órganos encargados de la tramitación de los expedientes sancionadores, la **implantación de herramientas y programas informáticos** que permiten conocer la actuación de las empresas en lo que a tiempos de conducción y descanso de sus conductores se refiere y la **utilización de sistemas telemáticos de pago de sanciones** permite , como ya se ha indicado, actuaciones inspectoras eficaces y de calidad .

Las relaciones entre las Administraciones Publicas relacionadas con el transporte, se viene efectuando de manera telemática, permitiendo la detección de situaciones irregulares y un control en materia inspectora. Prueba de ello ha sido la conexión con la Tesorería General de la Seguridad Social, entre otras, que desde finales del 2017 permite el acceso directo a las distintas modalidades de contratación y de relaciones laborales.

La implantación de las relaciones electrónicas con la administración de transportes, puesta en marcha desde el año 2017, supuso un cambio radical en las relaciones entre los transportistas y la Administración Publica. Este nuevo sistema de comunicación sigue actualizándose con la finalidad de facilitar su utilización por parte de los usuarios.

Con la entrada en vigor de la modificación del ROTT, los elementos **telemáticos** para controlar en carretera los **documentos de control** que establecerán así como el **control biométrico** de las inspecciones de los centros **CAP** perfeccionarán la actividad inspectora.

El Plan está orientado a la obtención de resultados por lo que será necesario que cada administración inspectora cuantifique las actuaciones realizadas y realice un



seguimiento estadístico de los datos obtenidos. El grado de cumplimiento de los objetivos previstos se difundirá en el sector.

No podemos olvidar que el sector del transporte se encuentra regulado fuertemente por la normativa de la Unión Europea, la estatal y la autonómica. Es imprescindible conocer en profundidad las nuevas normativa para poder desarrollar de manera eficaz la actividad inspectora, de ahí la importancia de la **formación de todo el personal** actuante.

Durante el año 2019 está previsto la entrada en vigor de la **modificación del ROTT** que afectará de manera significativa al procedimiento sancionador todo ello como consecuencia del Reglamento 2016/403 de la Comisión de 18 de marzo de 2016 por el que se completa el Reglamento (CE) número 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la clasificación de infracciones graves de las normas de la Unión que pueden acarrear la pérdida de honorabilidad del transportista, y por el que se modifica el anexo III de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

Destacar, también, la importancia que en materia inspectora va a tener toda la **normativa** que durante el año **2018 se ha aprobado** en materia de arrendamiento con conductor. El Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor y el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, **en materia de arrendamiento de vehículos con conductor** va a suponer una modificación en la configuración de este tipo de transporte con la implantación del Registro electrónico de comunicación de servicios.

3.- ACTUACIONES DEL PLAN DE INSPECCIÓN 2019

3.1 Control de las autorizaciones de transporte:

El **transporte** ha de realizarse al amparo de la **correspondiente autorización** cuyo otorgamiento determina el cumplimiento de todos los requisitos exigidos por la normativa para el acceso a la profesión y al mercado garantizando una competencia leal de las empresas. Es necesario adoptar las medidas necesarias para proceder al control de las autorizaciones.

Este tipo de control se llevará a cabo en carretera priorizando las actuaciones sobre vehículos pesados de mercancías.

En carretera, cuando se detecten vehículos carentes de autorización, el agente denunciante deberá rellenar, siempre que sea posible con los datos recogido en el documento de control o CMR, los datos del cargador, si este tiene su residencia en España para que el órganos instructor pueda incoar el pertinente expediente sancionador contra este.

Cuando el control se realice en las empresas de transporte se entenderá incluidos los operadores de transporte comprobando que ellos disponen de su correspondiente autorización y que contratan con transportistas que también disponen de ella. Se efectuará este tipo de controles en las cargadoras.



Se controlarán en carretera 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 el transporte privado se realice con vehículos de hasta 3,5 toneladas de MMA no es exigible autorización.

En ocasiones se trata de transportes públicos disfrazados de transportes privados complementarios para eludir todos los requisitos exigibles al transporte público. 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.

Cuando se detecten **infracciones por carencia de autorizaciones**, 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.

En las empresas de transporte, con independencia de cualesquiera otras actuaciones que puedan llevarse a cabo, se comprobará el cumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos 17 y 54 de la LOTT 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.

Se llevarán a cabo **controles** en las estaciones de autobuses, de trenes, aeropuertos, puertos y en aquellos lugares donde haya una **mayor concentración de la demanda** controlando especialmente el transporte de viajeros realizado en aquellos vehículos de hasta 9 plazas.

Por último, en lo que afecta al control de las autorizaciones, se seguirá controlando las empresas que **no hayan realizado el visado**.

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.

Con esta actuación se evita que empresas con 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.



3.2 Control de tiempos de conducción y descanso

El control de los tiempos de conducción y descanso es 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 el Reglamento (UE) No 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, 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 438.762 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 2.961.644 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 1.480.822 jornadas a controlar en las empresas. En carretera se controlarían al menos el 30% es decir 888.493 jornadas.

En el **informe bienal** que la Comisión Europea elabora para comprobar el cumplimiento de la Directiva 22/2006, correspondiente al período **2015-2016**, la mayoría de los EM (estados miembros) han **alcanzado el umbral mínimo** de las jornadas de trabajo que debían controlarse, correspondiendo el mayor porcentaje a las jornadas controladas en carretera. A pesar de lo anterior, **la media de jornadas controladas ha disminuido** en el conjunto de la UE y, sin embargo, el **número de infracciones** detectadas **ha aumentado** ligeramente quizás, en parte, por (o quizás debida a) la mayor eficacia de los controles.

Los tipos de infracciones detectadas mantienen el mismo porcentaje que en los informes anteriores salvo en dos tipos que han aumentado: las infracciones por manipulación del tacógrafo y las relativas a falta de registros o registros incorrectos. En el segundo caso, puede deberse a que las **sanciones por falta de registros** son de **inferior** cuantía que las relativos a excesos de conducción o minoraciones de descanso, pero también pueden estar relacionadas con la entrada en vigor del Reglamento 403/2016 de clasificación de infracciones. Respecto al **incremento** de las **infracciones de manipulación** del tacógrafo, **se pone de manifiesto la necesidad de introducir** cuanto antes el **nuevo tacógrafo inteligente**, que será obligatorio para los vehículos matriculados a partir del 15 de junio de 2019.

Los EM deben participar en controles concertados a objeto de compartir, mantener y mejorar la experiencia y los conocimientos. Se establece que deben participar al menos



en 6 controles coordinados por año pero solo 15 Estados cumplieron ese requisito, entre ellos España.

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.

Cuando se tengan indicios de uso fraudulento del **certificado de actividades**, 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.

Con el fin de coordinar el control de las jornadas de conducción y de descanso en las empresas de transportes, la Subdirección General de Inspección facilita a cada Comunidad Autónoma, información sobre la cuantificación de jornadas a controlar por cada una de ellas. De la misma manera se establece un reparto de empresas a controlar por las Comunidades Autónomas y por el Estado.

Se dará **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, se comprobará que las tarjetas de tacógrafo digital utilizadas reúnan los requisitos de validez administrativa, adoptándose las medidas pertinentes en el caso que se detecten posibles fraudes en su utilización.

Además 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.

3.3 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**.

Las fuerzas encargadas del control y la vigilancia del transporte en carretera disponen de equipos y aplicaciones informáticas que permiten 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, **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, puertos, 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. 77.m)) “**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”.

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.

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.

Se ha venido detectando que algunos conductores, alegando pérdida o robo de sus tarjetas tacógrafo de conductor, solicitan un duplicado de la tarjeta de tal manera que, si bien administrativamente está en vigor la última emitida, utilizan las dos tarjetas.

Se ha comprobado en carretera el uso de tarjetas de conductor por conductores que no son sus titulares. Carácter prioritario tendrá el control de estos usos indebidos de las tarjetas.

Aquellas empresas en las que se detecten **conductores con tarjetas duplicadas**, serán objeto de un control exhaustivo. Entendemos que se trata de una **manipulación** más del uso de los tacógrafos.

Se pondrá especial atención a estas prácticas fraudulentas.

3.4 Control sobre servicios de transporte publico ofertados en distintos medios

En los últimos años ha **proliferado** la contratación de servicios de transporte a través de distinta **Plataformas digitales**, implicando una gran perturbación en lo que a la ordenación y seguridad en el transporte se refiere incidiendo fundamentalmente para la libre y ordenada competencia entre las empresas que operan en el mercado

En los años 2015 y 2016, se detectaron la existencia de nuevas áreas de negocio para el consumo colaborativo en materia de movilidad de viajeros, pudiendo ocultar diversas formas de fraude, por lo que se estableció un plan prioritario incidiendo 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 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. Las Plataformas, intermediarias en el transporte de viajeros por carretera, únicamente podrán intermediar si se encuentran en posesión de la autorización de transporte público de viajeros o bien cumplir con las condiciones y, en su caso, contar con las habilitaciones que, conforme a la legislación de turismo, que les resulte de aplicación, les permita actuar como agencia de viajes o intermediarios en la contratación de transporte de viajeros por carretera.

Se hace **extensivo** el control de **las plataformas** que se dedican a mediación en la contratación de **transportes públicos de mercancías**. Estas plataformas de **paquetería** que contratan habitualmente transportes o intermedian en su contratación en nombre propio deben disponer de la correspondiente autorización de transporte como Operados de Transporte o en su caso disponer de la correspondiente autorización de transporte público de acuerdo con lo que dispone el artículo 98 de la LOTT.

Señalar que el control se llevará a cabo para las plataformas que oferten cualquier servicio de transporte tanto en lo que a viajeros se refiere, como a las mercancías, y se actuará actuando de manera coordinada con otras administraciones públicas, tales como la Inspección de Trabajo como de la Agencia Tributaria en las que uno de sus objetivos inspectores se centran en estas nuevas formas de prestación de todo tipo de servicios.

Por último, la normativa de transportes también tipifica como sancionable **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.



3.5 Documentación del conductor: Formación inicial/CAP, formación continua, Certificado Conductor 3 países

La Directiva 2003/59 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio, establece la obligatoriedad de disponer de una cualificación inicial y una formación continua 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. Por R. D. 1032/2007 de 20 de julio (BOE 2 de agosto) transpuso al ordenamiento jurídico español, la Directiva anteriormente señalada

La inspección se centrará fundamentalmente en:

1.- El control del Certificado Aptitud Profesional que se realizará directamente en carretera dado que el permiso de conducir determina la exigencia o no de este Certificado. Para los conductores de otros estados miembros de la Unión Europea el permiso de conducir tendrá el código comunitario 95 o en su caso dispondrán de **la tarjeta** de cualificación del conductor.

2.- Formación CAP: Las Comunidades Autónomas procederán a inspeccionar el cumplimiento de las condiciones en la impartición de los cursos de acuerdo con lo que se dispone en el Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera.

Con la entrada en vigor de la modificación del ROTT los centros de formación precisarán de sistemas de control biométrico.

3.- Los certificados de Conductores de terceros países. El Reglamento (CE) número 484/2002, del Parlamento y del Consejo, de 1 de marzo de 2002, por el que se modifican los Reglamentos (CEE) número 881/92 y (CEE) número 3118/93, del Consejo, establece la **obligatoriedad del certificado** para **conductores de terceros países** no pertenecientes a la Unión Europea para la realización de transporte nacional de mercancías o de viajeros en autobús, ya sea éste público o privado, y se dictan las normas para su expedición, contenido, características y plazo de validez.

De conformidad con lo dispuesto en la Orden FOM 3399/2002 de 20 de diciembre, **las empresas deben solicitar tal certificado**, 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.

Señalar que los controles se llevarán a cabo:

- a) En carretera
- b) Cuando se realicen inspecciones a las empresas de tiempos de conducción y de descanso. Se solicitará los Certificados de Conductores de Terceros países de los conductores que lo precisen.



- c) A través del **cruce** de datos con **la Seguridad Social**, se comprobará que los mismos se mantienen en **alta** en la empresa. 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**.

3.6 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.

También, se ha venido detectando 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. Se realizarán, al menos, **dos controles** anuales de manera coordinada con las Comunidades Autónomas.

Con la finalidad de **controlar las furgonetas** con exceso de peso, especialmente en las **cercanías de los Polígonos Industriales** y en periodo nocturno, se organizarán dos controles con las Comunidades Autónomas.

Cuando se **detecten infracciones** en esta materia, el agente actuante deberá, siempre que sea posible, rellenar los **datos del cargador**, si 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 2.7 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. Resulta aconsejable que por parte de las **Comunidades Autónomas** se **provean** de nuevas **básculas móviles** de mayor longitud y se formalicen convenios con entidades públicas o privadas que dispongan de



básculas debidamente homologadas para su utilización por los servicios de inspección en carretera.

3.7 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.

3.8 Transporte realizado por no residentes. Control del fraude

Objetivo prioritario para el año 2019 será **el control** del transporte realizado por **transportistas no residentes**, ya sea éste de carácter internacional o interior (transporte de cabotaje).

Debe incrementarse este control 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.

En los últimos años la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y la Inspección de Transporte por carretera han venido actuando de manera armonizada y de forma prioritaria en materia de economía irregular y trabajo no declarado, con una especial **incidencia** en el control de **las empresas de transportes** que cuentan con **trabajadores de manera irregular** y con elevados índices de **incumplimiento de la normativa** reguladora del tiempo de trabajo. La actuación conjunta se ha incrementado ante la aparición de nuevas figuras de fraude, tales como las denominadas “empresas Buzón”, que ha dado lugar a la necesidad de intensificar las actuaciones conjuntas.

La inspección de transporte, consciente de la problemática que ocasionaban estas nuevas figuras fraudulentas, transmitió e impulsó actuaciones para que otras Instituciones Públicas se implicarán en las actuaciones necesarias para resolver la problemática que estaba surgiendo. Muestra de ello es que, por primera vez, en la Resolución de 11 de abril de 2018, de la Subsecretaria, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 6 de abril de 2018, por el que se aprueba **el Plan Estratégico de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social** para el periodo 2018-



2020, **se contempla actuaciones conjuntas entre ambas Inspecciones** de cara a la lucha contra las empresas buzón.

El Plan, establece como una de las medidas de acción el control de las denominadas **Empresas Buzón** que según recoge son “aquellas que establecen su sede en estados miembros cuyos costes laborales y de Seguridad Social son inferiores a los de aquellos Estados miembros en los que la empresa realiza realmente sus actividades, consiguiendo de forma fraudulenta reducir costes que implica la contratación de trabajadores”.

Sigue señalando que la característica fundamental de las empresas buzón es que se trata “de empresas **sin actividad económica real en el país donde tiene su sede** y donde contratan a los trabajadores, pero con actividad en otros Estados miembros de la Unión Europea donde realmente prestan sus servicios, utilizando fraudulentamente la figura de los desplazamientos transnacionales para eludir las normas que resultan de aplicación y abaratar costes salariales tributarios y de Seguridad Social, con los graves perjuicios que tales prácticas ocasionan”.

Durante el año 2019 se llevarán a cabo **actuaciones conjuntas** con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social. En las actuaciones participará la Agencia Tributaria.

Este tipo de control, está encaminado, por una parte, a comprobar si las empresas extranjeras poseen la documentación pertinente para poder realizar transporte, 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 165/2014, así como la relativa al cabotaje.

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.

En este sentido, se exige 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. No obstante, hay que señalar que aquellos vehículos cuya MMA **sea inferior**, si bien no disponen de Licencia Comunitaria, **deberán cumplir el resto de los requisitos del cabotaje**. Señala el Reglamento Comunitario 1072/2009 que los servicios nacionales de transporte de mercancías por carretera efectuados en el Estado miembro de acogida por un transportista no residente solo se considerarán conformes con el Reglamento si el transportista puede acreditar fehacientemente haber realizado **el transporte internacional entrante**, así como cada uno de los transportes consecutivos de cabotaje llevados a cabo, estableciendo cuales son los datos que se deben incluir en las pruebas que acrediten cada operación.

El control se extenderá también a los cargadores que contratan transportistas que hayan sido sancionados por realizar transporte interior en España con vehículos matriculados en el extranjero incumpliendo las condiciones que definen las operaciones de cabotaje de conformidad con lo que establece la normativa comunitaria.



Se **programarán actuaciones** con los **países limítrofes** con las Comunidades Autónomas correspondientes al haber detectado problemas en materia de transportes, llevándose actuaciones conjuntas con la finalidad de detectar actuaciones irregulares.

3.9 Control de Cooperativas de Trabajo Asociado

La característica distintiva de una Cooperativa de Trabajo Asociado respecto de las demás cooperativas es que las personas que forman parte de ella, además de aportar el capital, aportan su trabajo. De este modo, se crea una figura jurídica especial compatible en el marco laboral y en el marco societario.

Cuando la empresa transportista objeto de inspección revista la forma de cooperativa de trabajo asociado, se deberá controlar si los socios tributan en módulos en base a facturar transporte a la propia cooperativa. La inspección de transporte se deberá centrar en este tipo de Cooperativas dado que en ellas nos podemos encontrar con falsas Cooperativas.

Una vez detectadas cualquier posible infracción que afecte a empleo, se deberá poner en conocimiento de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y si procede de la Inspección de Hacienda.

3.10 Control del cumplimiento de las condiciones esenciales de las concesiones en los servicios regulares de viajeros

Se intensificarán las inspecciones sobre el **cumplimiento** de las **condiciones** establecidas en **los contratos de gestión de los servicios regulares de viajeros**, especialmente las referidas a tarifas, prohibiciones de tráfico, trasbordos injustificados, etc. Es decir el cumplimiento del contrato y en la colaboración entre empresas.

Las Administraciones Públicas deben velar porque el servicio a los usuarios se preste en las **condiciones pactadas** con los contratistas y con las debidas garantías para aquéllos.

Habrà que tener especial consideración al control de los “códigos compartidos”, 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. El control de este Libro a bordo de los vehículos se llevará a cabo en todos los vehículos que realicen servicios que tengan paradas en lugares en que no haya instalaciones fijas autorizadas para expender billetes, según establece la normativa en vigor.

3.11 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 se otorgan las correspondientes autorizaciones con retraso. Ello evitará que, numerosos boletines de denuncia, sean archivados y que el trabajo realizado por los agentes no sea baldío.

Está previsto que las campañas coordinadas 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.

Se considera oportuno realizar **una campaña de concienciación** a los centros escolares en lo que a **la formación del acompañante** establece el Real Decreto 443/2001.

3.12 Control del transporte realizado en vehículos de alquiler con conductor

La obtención de un **número significativo** de **nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor** en un corto espacio de tiempo, implica reforzar el control del cumplimiento de los **requisitos** para ejercer la actividad de las empresas que han obtenido nuevas autorizaciones.

La nueva normativa, señala la **puesta en marcha** de un **Registro** que facilitará la inspección del cumplimiento de los requisitos de la **contratación previa** y del **cumplimiento de la habitualidad** por parte de las empresas de VTC. Disponer de esta información a través del registro ayudará en el control del cumplimiento de la normativa en materia del transporte en vehículos de alquiler con conductor y priorizará las actuaciones inspectoras a las Comunidades Autónomas.

Estas actuaciones requieren que se lleve a cabo de manera **coordinada** con las Comunidades Autónomas, Administraciones Locales y con los órganos competentes para la vigilancia del transporte terrestre en las vías urbanas.

4.- SEGUIMIENTO Y RESULTADOS DEL PLAN

El Plan está orientado a la obtención de resultados por lo que será necesario que cada administración inspectora cuantifique las actuaciones realizadas y realice un seguimiento estadístico de los datos obtenidos. El grado de cumplimiento de los objetivos previstos se difundirá en el sector.



Antes de finalizar el primer trimestre del año 2020 las Comunidades Autónomas enviarán a la Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestre los resultados de la actuación inspectora a efectos de que se elaboren los datos estadísticos generales resultantes de la ejecución del Plan Nacional de Inspección del año 2019.

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