

**PLAN DE INSPECCIÓN DE
TRANSPORTE POR CARRETERA
2012**

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (B.O.E. 31-7-87) 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), así como su Reglamento de desarrollo aprobado por Real Decreto 1211/1990 de 28 de septiembre, establecen la necesidad de elaborar planes de inspección para que los servicios de inspección tengan una actuación prioritaria respecto a las infracciones que en cada momento tengan una mayor incidencia e impliquen una mayor perturbación en la ordenación del transporte por carretera.

Así mismo, con la elaboración de Planes de Inspección se busca un aumento de la eficacia de la función inspectora dando a sus actuaciones un carácter sistemático y marcando las directrices generales a seguir en estas actuaciones.

Dicho plan, conforme a lo establecido en el art. 35.2 de la LOTT, se elaborará además con participación de los Servicios de Inspección de las CCAA y las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera, pudiéndose recabar la colaboración del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

A estos efectos, en los Acuerdos alcanzados el 11 de junio de 2008, entre la Administración General del Estado y el Departamento de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera, se

adoptó la medida de participación de dicho Comité en la elaboración y ejecución de los Planes de Inspección.

Con este fin, se han mantenido dos reuniones el día 2 de noviembre de 2011, con el Comité Nacional del Transporte Terrestre por Carretera, la primera con el Departamento de Viajeros y la segunda con el Departamento de Mercancías.

El día 3 de noviembre de 2011 se ha mantenido una reunión con representantes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Las policías autonómicas de Cataluña, País Vasco y Navarra han emitido informe a este respecto con fechas 8 de noviembre, 17 de noviembre y 19 de octubre respectivamente.

Por último, con fecha 24 de noviembre de 2011, se ha mantenido una reunión, con todos los responsables de Inspección de las Comunidades Autónomas, con el fin de completar las actuaciones inspectoras más relevantes y que deben ser incluidas en el Plan de Inspección 2012.

El Plan ha sido elevado a la Comisión de Directores Generales de Transporte en la reunión celebrada en Madrid el día 15 de diciembre de 2011.

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.

Un correcto control del transporte por carretera, es elemento indispensable para fomentar el cumplimiento de las normas y debe estar dirigido, no solo a las empresas del sector, sino a todos aquellos otros usuarios directamente relacionados con la actividad, sobre todo cuando su actuación es determinante en el desarrollo de los servicios de transporte por carretera. Ello dará lugar a la detección de las infracciones que se produzcan y a la sanción que a aquéllas corresponda. La atenta y rápida actuación de los Servicios de Inspección ante conductas que distorsionan el mercado, va a mejorar, sin duda, la confianza en el sistema de transporte por carretera por parte de quienes en él intervienen.

Por otra parte, el sector del transporte por carretera, no es ajeno al descenso de la actividad económica que, con carácter general, está sufriendo nuestro país y que puede provocar, aunque en los últimos tres años haya habido una reducción superior al 8%, en el parque de vehículos de mercancías autorizados, un exceso de oferta que puede dar lugar a la aparición o intensificación de determinadas conductas anómalas que traten de reducir costes de manera ilícita o fraudulenta.

Por ello resulta obligatorio reforzar las medidas de control, de lucha contra la economía sumergida y contra la competencia desleal en el sector.

El Plan de Inspección, contiene medidas dirigidas a reducir conductas infractoras que tengan incidencia a escala nacional y que, por tanto, produzcan un perjuicio en una actividad de transporte, en todo el territorio.

Ello no quiere decir que en determinadas zonas, no se produzcan situaciones que es necesario combatir. Sin embargo, ello debe llevarse a cabo por lo organismos inspectores de los territorios afectados, a través de sus correspondiente Planes Regionales de Inspección.

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. Es evidente que, la finalidad de la actuación inspectora es, con carácter general, mejorar el grado de cumplimiento de la normativa en vigor, hasta límites razonables, en que el fraude existente no afecte de manera significativa a la ordenación del transporte por carretera. Pero no es menos cierto también, que la actuación inspectora debe tener un carácter más intensivo respecto a aquellas empresas que, de forma reiterada y fraudulenta, distorsionan en mayor medida la competencia, porque es de todo punto necesario, restablecer la disciplina en el sector, sobre todo frente a aquellas conductas que más perjuicios producen.

En este sentido la normativa comunitaria (art. 12 R^o 1071/2009 y art. 9 D^a 22/2006), viene a apoyar este principio al obligar a los Estados

miembros a realizar controles dirigidos a las empresas clasificadas como de mayor riesgo en virtud del número y naturaleza de las infracciones cometidas por aquéllas.

Para ello, es necesario llevar a cabo actuaciones de investigación e información, que lleven a los Servicios de Inspección a localizar bolsas de fraude que hagan más eficaz su actuación, utilizando para su consecución diferentes canales de colaboración, entre los que destacan el que, a estos efectos, puede prestar el Comité Nacional del Transporte por Carretera.

Con ánimo de alcanzar la mayor eficacia posible en la actuación inspectora, parece más operativo, por parte de los Servicios de Inspección, prestar especial atención a las operaciones de transporte de mercancías por carretera, que tienen su origen o destino, en grandes centros generadores o destinatarios de cargas, como son las zonas logísticas y sobre todo los puertos, donde se concentran los mayores volúmenes de carga y descarga de mercancías. En dichos centros, convergen, prácticamente todos los eslabones de la cadena de transporte, lo que puede permitir conocer la actuación de cada uno de los intervinientes, ya sean empresas usuarias de transporte, operadores en sus distintas modalidades o transportistas, en la citada cadena 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.

La delegación de competencias que, a través de la Ley Orgánica 5/1987, el Estado ha hecho en favor de las Comunidades Autónomas, hace que sean diferentes Administraciones Públicas las que tengan competencia inspectora en materia de transporte por carretera. Sin embargo, ello no es incompatible con una concepción unitaria del control a realizar, que integre y coordine las actuaciones a llevar a cabo por las distintas administraciones, 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 2012, como en años anteriores, ha contado con la participación de todos los organismos competentes en materia de inspección de las Comunidades Autónomas.

La participación de otros agentes, en la planificación inspectora, se ha considerado absolutamente indispensable, 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 2012, algunas observaciones y recomendaciones formuladas por el Comité Nacional del Transporte

por Carretera, como órgano representativo de las Asociaciones profesionales que conforman el sector, y por las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera (Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, Mossos d'Esquadra, Policía Foral de Navarra, Ertzaintza y Cuerpo de Miñones) cuya experiencia siempre supone una apreciable mejora para la planificación inspectora.

Otro objetivo del Plan Nacional de Inspección, es seguir con la potenciación e incorporación de nuevas tecnologías a la actuación inspectora que aumente su calidad y eficacia. 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 permitieron conocer la actuación de las empresas por lo que a los tiempos de conducción y descanso de sus conductores se refiere, y que es necesario incrementar o mejorar en el futuro.

Las nuevas herramientas de las que dispone la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil son utilizadas también para el control del transporte por carretera, mejorando poco a poco su actuación, lo que se traduce en agilizar las denuncias, los procedimientos sancionadores y las estadísticas obtenidas de los controles efectuados.

Todo esto, va a suponer una modernización relevante en la actuación inspectora de los próximos años.

Los cambios que se producen en el sector, hacen necesario adaptar la normativa a las nuevas situaciones, lo que supone, en ocasiones, nuevas obligaciones o nuevos documentos, tanto a nivel nacional como internacional, necesarios para cumplir aquélla. A estos efectos es de destacar la entrada en vigor desde el 4 de diciembre de 2011 de los nuevos reglamentos comunitarios 1071/09 (Acceso a la profesión de transportista), 1072/09 (acceso al mercado de transporte internacional de mercancías) y 1073/09 (Acceso al mercado de transporte internacional de viajeros). Ello hará 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 exacto conocimiento de las últimas novedades normativas.

Por otra parte España forma parte del Acuerdo de Eurocontrol-Route, integrado además por Austria, Polonia, Francia, Alemania, Bélgica, Holanda, Luxemburgo, Reino Unido, Irlanda, Bulgaria, Rumania, Hungría e Italia y cuyo objetivo prioritario es la formación de controladores a nivel de los países partícipes, la uniformidad de los controles y el intercambio de información.

La conveniencia de una actuación uniforme en la inspección y vigilancia del transporte, sobre todo en el transporte internacional, hace aconsejable la aprobación de criterios de actuación y la elaboración de manuales de control. En este sentido se ha elaborado dentro de Eurocontrol-Route un protocolo de control (Lexicón) en 10 idiomas diferentes cuya finalidad es facilitar la labor a los agentes encargados de la vigilancia del transporte internacional en carretera, y

que ha sido publicado en España en el año 2011 gracias a la intervención de la Fundación Transporte y Formación.

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 tomado en Palma de Mallorca el día 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 2012, pretende que con su cumplimiento se generen importantes beneficios para el sector, contribuyendo a la minoración de la competencia desleal en el mismo, y 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 y se fijan unos objetivos en materia de control, que constituyen la base del Plan de Inspección para el año 2012 y que se concretan de forma prioritaria en las siguientes áreas:

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 datos 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.

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. 141.27. 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 140.17 de la LOTT.

2. CONTROL DE LA REALIZACION DE TRANSPORTE PUBLICO 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 tráficó 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 siempre que 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.

3. CONTROL SOBRE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS QUE NO HAN EFECTUADO EL VISADO DE SUS AUTORIZACIONES EN EL AÑO 2012.

En el año 2012 se procederá a realizar el visado de autorizaciones de transporte público de mercancías, por tanto esta inspección se dirigirá contra las empresas que no realicen dicho trámite en el año 2012 y no hayan rehabilitado sus autorizaciones.

Atendiendo a la situación de crisis por la que atraviesa el sector, provocada fundamentalmente por la caída de la actividad, se va a permitir ampliar el plazo de rehabilitación de autorizaciones caducadas por falta de visado en el año 2012 hasta el día 1 de enero de 2014, siempre que los vehículos adscritos a las correspondientes copias certificadas hayan estado en situación de baja temporal o definitiva en

el Registro de Vehículos de la Inspección General de Tráfico, desde el momento que terminó el plazo de visado para las mismas y hasta que se solicite la rehabilitación. Este requisito garantiza que durante dicho periodo los vehículos no puedan realizar transporte.

Se requerirá 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 que aporten documentación, discos diagramas, facturación, impuestos, etc., que permita detectar la realización de transportes sin autorización.

4. 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.

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.

En carretera, también deberá llevarse a cabo este tipo de control sobre los vehículos extranjeros.

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 corporación 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 143.3 de la LOTT.

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.

A estos efectos, se ha pedido por las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera un aumento en el número de básculas móviles y fijas, para optimizar las actuaciones en esta materia.

5. 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 143.3 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, el nuevo texto de la Ley de Seguridad Vial, ha previsto 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, la manipulación del tacógrafo digital puede tener la consideración de delito, como falsificación de documentos, estando a la espera de que la Fiscalía de Seguridad Vial establezca un protocolo a seguir en caso de detectar este tipo de conductas.

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.

6. CONTROL DE TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

El propio 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 concurrencia 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 de sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CE) nº 561/2006 y (CEE) nº 3821/85, 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 tendríamos que analizar en el año 2012 aproximadamente algo más de 3.050.000 jornadas de trabajo para dar cumplimiento a esta Directiva.

También esta Directiva exige como novedad que, al menos un 50% de de las jornadas de trabajo se controlen en la sede de las empresas, por lo que el esfuerzo a realizar por las Administraciones competentes deberá redoblararse si se quiere cumplir con los objetivos marcados a nivel europeo que aproximadamente representarían 1.500.000 jornadas.

En carretera, deberá priorizarse el control sobre los vehículos pesados autorizados para realizar transporte nacional o 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 143.3 del 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 del 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 y (CEE) nº 3821/85, se ha proporcionado a las fuerzas encargadas del control y la vigilancia del transporte de unos 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 aquellas 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 aquellas 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.

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. 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 carretera dependientes de la Administración General del Estado.

8. 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 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 3821/85, 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.

Además 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 y que derivó en el Acuerdo alcanzado entre la Administración General del Estado y el Departamento de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera, en junio de 2008.

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 han dado las instrucciones pertinentes a las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera, para que exija licencia comunitaria a aquellos transporte 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.

9. 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.

10. 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.

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.

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 3398/2002 de 20 de diciembre, y no otras que puedan confundir a aquéllos.

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

11. 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.

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 se 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.

12. CUALIFICACIÓN INICIAL 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, únicamente se puede comprobar su exigencia 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 de mercancías 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.

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

- Permiso de conducir, expedido en un estado miembro, con código comunitario 95 inscrito en dicho permiso o bien
- Tarjeta de cualificación del conductor.

13. 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, sobre todo).

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 29/2003, de 8 de octubre, por la que se modifica parcialmente la LOTT, determina en su artículo 143.3 qué 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, 4, 6, 8, 10, 19, ó 20 del art. 140, 4 ó 6 del art. 141, o bien los excesos en tiempos de conducción inferiores al 20% tipificados en el apartado 3 del art. 142, siempre que la distancia que todavía deba recorrer el vehículo para alcanzar su destino sea superior a 30 km., deberá ordenarse la

inmediata inmovilización de los vehículos hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción.

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 3 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 aún 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.

14. SEGUIMIENTO Y RESULTADOS DEL PLAN

Antes de finalizar el primer trimestre del año 2012 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 2011.

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.