

**PLAN DE**  
**INSPECCIÓN DE**  
**TRANSPORTE**  
**POR CARRETERA**  
**A EFECTUAR EN**  
**EL AÑO 2007**

**PLAN DE INSPECCION DE TRANSPORTE**  
**POR CARRETERA A EFECTUAR EN EL**  
**AÑO 2007**

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), establece 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.

Dicho plan se elaborará además con participación de los Servicios de Inspección de las CCAA y las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera.

Por su parte el Plan de Actuaciones de la Dirección General de Tráfico para el año 2007 en relación con el transporte por carretera, como en años anteriores, establece dentro de sus acciones básicas un plan sistemático de vigilancia en el que se dedicará atención preferente al transporte escolar y de menores; al de mercancías peligrosas; tiempos de conducción y descanso; tacógrafo; excesos sobre los pesos máximos autorizados, así como

a los transportes realizados sin el correspondiente título habilitante, entre otras.

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

Por todos es reconocido que la minoración de conductas infractoras únicamente puede reportar beneficios para el sector, ya que su reducción mejorará la competencia entre empresas. 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.

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 los diferentes canales de colaboración iniciados en 2006, en especial la ventanilla única y la coordinación con las Inspecciones de Hacienda, Trabajo y Seguridad Social .

A estos efectos, y 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 2007, como en años anteriores, ha contado con la participación de todos los organismos competentes en materia de inspección de las Comunidades Autónomas, y ha sido consensuado con los responsables de la ordenación del transporte por carretera, tanto a nivel estatal como autonómico. Por eso ha sido elevado, a la Comisión de Directores Generales de Transporte celebrada el día 14 de diciembre de 2006.

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 2007, las 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, y Policía Foral de Navarra) 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 dotará a los Servicios de Inspección tanto del Estado como de las Comunidades Autónomas de herramientas y programas informáticos que permitirán conocer la actuación de las empresas por lo que a los tiempos de conducción y descanso de sus conductores se refiere.

De igual suerte se facilitarán a la agrupación de Tráfico de la Guardia Civil medios análogos para el correcto desarrollo de sus funciones en la carretera, todo ello para dar cumplimiento a lo dispuesto en 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.

En esta misma línea, por parte de la Dirección General de Tráfico, se continúa con la implantación de terminales de mano que faciliten la actuación de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, lo que debe ser aprovechado, desde el principio, para que esos nuevos instrumentos sean utilizados no solo desde el punto de vista de la normativa de tráfico sino también desde el punto de vista de la normativa de transporte, con el fin de mejorar y agilizar, las denuncias, los procedimientos sancionadores y las estadísticas,

todo ello dentro de las necesarias garantías que deben presidir estas actuaciones.

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. 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.

La conveniencia de una actuación uniforme en la inspección y vigilancia del transporte, sobre todo en carretera, hace aconsejable la elaboración de manuales de control. Estos, por una parte van a facilitar la actuación inspectora pero por otra deben tender a una actuación uniforme por parte de las personas encargadas del control. Esto ya se está llevando a cabo a nivel internacional y como ejemplo podemos poner la Directiva 95/50, modificada por las Directivas 2001/26 y 2004/112 sobre el control de transporte de mercancías peligrosas por carretera, que especifica cómo debe hacerse un control de este tipo en carretera y en empresa y qué documentos deben solicitarse.

En este marco España forma parte del Acuerdo de Eurocontrol-Route, integrado además por Austria, Polonia, Francia, Alemania, Bélgica, Holanda, Luxemburgo, Reino Unido e Irlanda, 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.

También, en esta misma dirección, acabamos de firmar la integración en la asociación CORTE cuyo objeto comprende las siguientes actividades:

- Prestar asesoramiento especializado en el campo de la legislación internacional sobre Transporte por carretera.
- Desarrollar interpretaciones comunes en el campo de la legislación internacional sobre Transporte por carretera y su aplicación y lograr un consenso sobre las mismas.
- Elaborar metodologías armonizadas para la aplicación de mejores prácticas.
- Desarrollar propuestas comprobadas para la mejora de las actividades precedentes.
- Colaborar con las instituciones y organizaciones internacionales, las Autoridades Públicas y las entidades privadas, sean nacionales o internacionales, consultando incluso con la industria del transporte por carretera, los fabricantes de vehículos y equipos, las asociaciones de conductores y otras instituciones de influencia.

Hasta este momento, los países integrantes de CORTE son, además de España, Bélgica, Chipre, República Checa, Dinamarca, Estonia, Grecia, Hungría, Irlanda, Letonia, Luxemburgo, Malta,

Holanda, Eslovaquia, Eslovenia, Suecia, Reino Unido, Croacia, Georgia, Islandia, Noruega, Serbia y Bosnia.

En otro orden de cosas sería aconsejable, seguir promoviendo el acercamiento con otros organismos inspectores para poder realizar conjuntamente inspecciones bien en carretera bien en empresas. Esto dará una visión completa del cumplimiento de las diversas normativas por parte de las empresas de transporte.

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 tanto 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. En este marco, se organizarán unas campañas coordinadas de controles monográficos, que se detallan en el anexo de este Plan.

También se llevará a cabo un seguimiento cuatrimestral del Plan Nacional de Inspección por parte del Grupo de Apoyo a la Comisión de Directores Generales de Transporte en materia de inspección, que garantice el cumplimiento del mismo por todas las Administraciones afectadas concretando las actuaciones practicadas y el resultado de las mismas.

El Plan de Inspección que se propone para el año 2007, 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 antes 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 constituyan la base del Plan de Inspección para el año 2007 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 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, puede no cumplir 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 haga en carretera, se priorizarán las actuaciones sobre vehículos pesados de mercancías, para comprobar que disponen de la correspondiente autorización de transporte.

Cuando este tipo de control se haga en empresas, debe incluir, así mismo, a los operadores de transporte, en el sentido de que realicen su actividad al amparo de la correspondiente autorización, así como a los usuarios de transporte respecto a la contratación con transportistas u operadores debidamente autorizados.

## **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 transporte de servicio privado complementario, haciendo mayor hincapié en los tráficos de corto recorrido, y sobre todo de transporte de obras o de movimiento de tierras, por ser allí donde podría localizarse, en su caso, la bolsa de fraude.

Por otro lado, si se detectara un incremento significativo de vehículos que por la reciente modificación del ROTT han quedado exentos de autorización de transporte privado complementario y que realicen transporte público, se actuará al objeto de erradicar estas conductas no deseadas por la citada norma.

Cuando se detecten infracciones en esta materia, el agente actuante deberá rellenar siempre que sea posible, los datos del cargador, para que el instructor pueda incoar el pertinente expediente sancionador contra éste.

En el caso en que se constaten estos hechos, se levantará un acta contra el “transportista” por la comisión de la infracción tipificada en el artículo 140.1 de la LOTT y otra al cargador por la comisión de infracción tipificada en el artículo 141.27.

### **3. CONTROL SOBRE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS QUE NO HAN EFECTUADO EL VISADO DE SUS AUTORIZACIONES EN EL AÑO 2006.**

Continuando con las actuaciones iniciadas el año anterior y a los efectos de evitar conductas reincidentes, se requerirá a las empresas que no hayan rehabilitado, para que aporten documentación, discos diagramas, facturación, impuestos, etc., que permita detectar la realización de transportes sin autorización.

En el caso que se constaten infracciones en esta materia, se levantará un acta al transportista por realizar transporte sin autorización y otra al cargador por contratar con transportistas no autorizados.

### **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 la oferta.

Este tipo de control también ha sido contemplado en el Plan de Actuaciones de la Dirección General de Tráfico para el 2007. Con este fin se impartirán instrucciones a las Fuerzas encargadas

de la vigilancia del transporte en carretera para incrementar de este tipo de controles.

Cuando se detecten infracciones en esta materia, el agente actuante deberá, siempre que sea posible, rellenar los datos de cargador, cuando éste tuviera su residencia en España.

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

La Comunidad Autónoma que ha ya tramitado un acta o boletín 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, a dicho cargador.

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 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

tendientes a conseguir la mayor eficacia con los medios de que dispongan.

## **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, siendo corroborado por el propio Reglamento (CEE) 2.135/98, cuando indica que “las infracciones y los fraudes hacen peligrar la seguridad en la carretera y son inaceptables, por consideraciones de competencia, por lo que ha venido a implantarse el tacógrafo digital desde enero de 2.006, de forma definitiva.

Para facilitar la práctica de estos controles, se van a renovar los equipos de que disponían las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera para la detección de manipulación en los tacógrafos analógicos y en los sistemas de limitación de velocidad, sustituyéndolos por otros más modernos y con mayor autonomía de uso.

También se proveerá 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 discos que se vienen realizando en las oficinas de las distintas Administraciones.

Cuando se detecte una manipulación en vehículos pertenecientes a empresas domiciliadas en distinta CCAA a la que ha detectado la manipulación, ésta pondrá tal circunstancia en conocimiento de los servicios de inspección de la CCAA en que esté domiciliada la empresa, a efectos de llevar a cabo las inspecciones que fueran pertinentes.

## **6. CONTROL DE TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO**

Son los propios Reglamentos CEE nº 3820 y nº 3821/85, así como el recientemente publicado CE nº 561/2006, los que en sus exposiciones de motivos, establecen que son tres los aspectos regulados por dicha normativa: la igualación de las condiciones de concurrencia de las empresas de transportes; la mejora de las condiciones sociales de los conductores de los vehículos 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 por carretera.

Respecto al control de las jornadas de conducción de los conductores profesionales, viene impuesto por imperativo legal, ya que el artículo 3 de 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, establece que todos los Estados miembros tendrán, cuando menos, que analizar un 1% de las jornadas de trabajo que se produzcan en su país en el sector del transporte por carretera. A este fin en nuestro país tendríamos que analizar, al menos, 1.084.000 jornadas de trabajo para dar cumplimiento a esta Directiva.

También esta Directiva exige que, al menos un 30% de los controles se efectúen en la sede de las empresas y el 15%, al menos en carretera.

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 controlará básicamente el cumplimiento de los tiempos máximos de conducción diarios de la semana en curso, los tiempos

mínimos de descanso diario de la semana en curso, el último descanso semanal y las conducciones ininterrumpidas.

Se decretará la paralización del vehículo en los casos recogidos en el artículo 143.3 del la LOTT.

En los supuestos a 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.

Es necesario resaltar que con la entrada en vigor del Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de marzo de 2007, los conductores tendrán la obligación de, en carretera, estar en condiciones de presentar, discos diagrama, documentos impresos o tarjeta de conductor, referidos a los registros de la semana en curso y de los 15 días anteriores a que se realice el control, sin que ello signifique que, como norma, deban ampliarse las jornadas a controlar, manteniéndose el control del cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso tal y como se ha referido anteriormente .

Para facilitar este control en aquellos supuestos en que se deban analizar registros procedentes de un tacógrafo digital , y para cumplimentar a 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 proporcionará 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, y 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, se hace preciso efectuar también este tipo de inspección en las empresas, a fin de verificar si se cumple esta normativa.

En empresas de priorizará el control en aquellas empresas que sean titulares de vehículos pesados provistos de autorización para efectuar transporte nacional o 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., y también se ejercerá un mayor control sobre las empresas titulares de vehículos que por razones diversas

han retrasado la incorporación del tacógrafo digital en sus compañías, bien por haber practicado una renovación o incremento de flota exagerado a finales de 2005 o bien por estar inmersos en la relación de números de bastidores que en su momento se efectuó por los fabricantes de vehículos para poder matricular después de enero de 2006 con tacógrafo analógico.

El período a controlar será, por regla general, de 45 días, pudiendo ser incrementado a criterio del órgano de inspección actuante. Se controlarán empresas pequeñas, medianas y grandes.

En el desarrollo del control, se comprobará que los conductores objeto del mismo, se encuentran dados de alta en Seguridad Social en el epígrafe correspondiente. Se realizarán estadísticas respecto al número de conductores controlados y no dados de alta.

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 le levanten actas de notoria gravedad, se dará cuenta de ello al órgano competente de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social,

por sí al mismo tiempo pudieran detectarse excesos en la jornada de trabajo.

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

## **7. CONTROL SOBRE EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS**

Aparte de la regulación específica del transporte de mercancías peligrosas, contenida en la LOTT, 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 por Carretera, 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.

Aparte de que en el Plan de Actuaciones de la Dirección General de Tráfico para el 2007 figure el control del transporte de mercancías peligrosas entre sus acciones básicas, la Inspección del Transporte, ha incluido también este tipo de control entre sus objetivos prioritarios.

## **8. TRANSPORTE INTERNACIONAL REALIZADO POR EXTRANJEROS**

También debe considerarse objetivo de este Plan, el control del transporte realizado por transportistas no residentes.

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 CEE nº 3820/85 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.

## **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, hace que las autoridades, no solo desde un punto de vista normativo sino también de control, garanticen la seguridad de este tipo de transportes.

También este tipo de control, figura en el Plan de Actuaciones de la Dirección General de Tráfico para el 2007.

Al desarrollarse los recorridos de estos transportes íntegramente dentro del territorio de una sola Comunidad Autónoma, es por lo que su control, mediante campañas específicas, debe estar determinado 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.

## **11- CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE LA CAPACITACION PROFESIONAL.**

La Orden Ministerial de 24 de Agosto de 1.999, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transportes de mercancías por carretera, en su Art. 11, establece el cumplimiento y acreditación del requisito de capacitación profesional para el ejercicio de la actividad de transportes por carretera.

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 por dichas empresas.

## **12.- CONTROL DEL NUMERO DE CONDUCTORES DADOS DE ALTA EN LAS EMPRESAS EN RELACION CON EL NUMERO DE VEHICULOS.**

Uno de los aspectos prioritarios señalados por el Comité Nacional del Transporte por Carretera es el control de falsos autónomos, es decir conductores que están dados de alta como autónomos en Seguridad Social pero conducen vehículos propiedad de otra empresa. Es por tanto necesario llevar a cabo un control que pruebe la existencia de un equilibrio entre el número de

vehículos de una empresa y el número de conductores dados de alta en Seguridad Social por la misma.

Además, la Orden Ministerial de 28 de Febrero de 2.000 que modifica la Orden Ministerial de 24 de Agosto de 1.999 por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transportes de mercancías por carretera, en su Artículo 9.i, establece que las empresas deberán disponer de un número de conductores, provistos de permiso de conducción de clase adecuada , igual o superior al 80 por 100 del número de vehículos de que disponga 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 se será preciso comprobar su cumplimiento por 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.

### **13.- CONTROL DEL USO INDEBIDO DE LAS LICENCIAS COMUNITARIAS DE PORTUGAL.**

Se viene detectando el uso irregular de licencias comunitarias expedidas por Portugal en aplicación del Reglamento CEE 881/92 y de la Directiva 84/647/CEE, por parte de empresas españolas para realizar transporte interior de mercancías por carretera en España.

La actividad que realizan estas empresas, transporte interior de mercancías, representa una competencia desleal para el resto de las empresas que están legalmente constituidas en España.

Esto se debe en gran parte a que dichos transportistas en España no hubieran accedido al mercado de transporte. Por un lado, muchos de ellos no cumplen las condiciones que se exigen para obtener una autorización administrativa de transportes para ejercer la actividad, ya sea como consecuencia de la falta de capacitación profesional, como por el incumplimiento de los requisitos cualitativos que se exigen para entrar en el mercado de ámbito nacional, como son, tener cuando menos 3 vehículos de menos de 2 años con 60 TM. de carga útil como mínimo.

Las formulas mercantiles más usuales de las que se han tenido conocimiento para la obtención de las copias de las licencias comunitarias portuguesas para estos vehículos son:

A) Una empresa española adquiere un vehículo y lo pone a nombre de una empresa portuguesa, que es la que obtiene la licencia comunitaria portuguesa, pero el vehículo sigue siendo propiedad de la empresa española, a través de un contrato privado en el que se le reconoce esta titularidad. Posteriormente la empresa portuguesa adquiere y cede a la española la copia de la licencia comunitaria y el vehículo con matrícula portuguesa que en realidad, es de ella, para hacer transporte interior de mercancías en España, facturando como cualquier transportista español y no como empresa portuguesa. Por esta cesión la empresa española paga mensualmente a la portuguesa una cantidad anteriormente convenida.

B) Una empresa española alquila a una empresa portuguesa un camión en Portugal, pero con licencia comunitaria a favor de la empresa portuguesa. A continuación la empresa española pasa a hacer transporte interior de mercancías en España, facturando como transportista español.

C) Entre varios “empresarios” españoles, crean una empresa portuguesa, y adscriben sus vehículos a ésta, solicitan la licencia comunitaria portuguesa y las correspondientes copias de la misma para los vehículos y posteriormente pasan a hacer transporte interior de mercancías en España cada uno individualmente, facturando por su cuenta como transportista español, en lugar de hacerlo en conjunto a través de la empresa portuguesa que han creado.

Por todo ello, es preciso erradicar estas prácticas, mediante la actuación en carretera de las fuerzas encargadas de vigilancia del transporte y en empresas de los Servicios de Inspección tanto de las Comunidades Autónomas como de la Administración General del Estado.

Respecto a estas prácticas, se han dado instrucciones precisas a las Fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera, para que intensifiquen sus esfuerzos en el control de estos transportes, al objeto de proceder a la denuncia correspondiente al tiempo que recaban información para posteriores acciones a desarrollar desde los organismos encargados de la Inspección del Transporte.

Se priorizarán las inspecciones y controles a llevar a cabo sobre aquellas empresas que hayan sido denunciadas por asociaciones profesionales.

El caso en que se constaten estos hechos, se levantará acta contra el “transportista” por la comisión de la infracción tipificada en el artículo 140.1 de la LOTT y al cargador por la comisión de la infracción tipificada en el artículo 141.27.

De igual forma se viene apreciando en determinados sectores muy localizados, un abuso en la realización de transporte de cabotaje. Estas conductas vulneran el espíritu establecido en el Reglamento (CEE) nº 3118/93 cuando aduce a la actividad de un transportista que no está establecido en el Estado de acogida en el territorio de dicho Estado . Así deberán tenerse en cuenta los criterios de apreciación que fija el Tribunal de Justicia de la Unión Europea de una operación de cabotaje con carácter temporal, esto es, duración, frecuencia, continuidad y periodicidad.

Por ello se deberá actuar contra aquellos transportes de cabotaje en los que quede acreditada una contratación por tiempo superior a un mes .

#### **14.- 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 que las inmovilizaciones serán siempre de carácter preceptivo. En su artículo 143.3 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).

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, 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 y, 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.

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

## **15.- SEGUIMIENTO Y RESULTADOS DEL PLAN.**

Se llevará a cabo un seguimiento cuatrimestral del Plan Nacional de Inspección 2007 por parte del Grupo de Apoyo a la Mesa de Directores Generales en materia de Inspección, concretándose todas las actuaciones practicadas y el resultado de las mismas.

Además antes de finalizar el primer trimestre del año 2008 las CCAA enviarán a la Subdirección General de Inspección de los Transportes por Carretera 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 2007.

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.

## ANEXO

### Campañas coordinadas de control de transporte por carretera de actividades específicas.

Durante el año 2007 se practicarán las siguientes campañas ESPECÍFICAS de control del transporte por carretera:

- Campaña de control de transporte internacional de mercancías, a realizar del 29 de enero al 2 de febrero y del 22 al 26 de octubre.
- Campaña de control de exceso de peso. Se realizará en la semana del 23 al 27 de abril.
- Campaña de control de tacógrafo y tiempos de conducción y descanso. Se efectuarán en la semana del 18 al 23 de junio.
- Campaña de control de transporte de viajeros entre Europa y Marruecos. Se practicarán las semanas del 4 a 8 de junio y del 10 a 14 de diciembre.
- Campaña de control de transporte de mercancías peligrosas, a realizar del 10 al 14 de septiembre.
- Campaña de transporte discrecional de viajeros del 2 al 6 de julio y del 20 al 24 de agosto.

