



ORDEN DE FECHA DE FIRMA ELECTRÓNICA DEL CONSEJERO DE VERTEBRACIÓN DEL TERRITORIO, MOVILIDAD Y VIVIENDA, POR LA QUE SE APRUEBA EL PLAN DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTE POR CARRETERA DE ARAGÓN 2022.

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante LOTT), así como su Reglamento de desarrollo, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, (en adelante ROTT), establece la necesidad de elaborar planes de inspección.

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

De acuerdo con el artículo 10 de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable, modificada por la Ley Orgánica 5/2013, de 4 de julio, las Comunidades Autónomas ejercerán, por delegación del Estado, la inspección de los servicios y demás actividades del transporte por carretera y por cable competencia de éste, en los centros de trabajo que las empresas tengan en sus respectivos territorios y en los vehículos que circulen por ellos, con independencia en ambos casos, del ámbito territorial en que se hayan desarrollado los servicios y actividades objeto de inspección.

Asimismo, delega en las Comunidades Autónomas la facultad sancionadora sobre las infracciones que detecten en el ejercicio de las actuaciones inspectoras que lleven a cabo de conformidad con lo dispuesto anteriormente, incluso cuando la gestión de los servicios o actividades afectados no haya sido objeto de delegación o haya sido objeto de delegación en otra Comunidad Autónoma.

La Comunidad Autónoma de Aragón tiene características propias que aconsejan la elaboración de un Plan de Inspección adecuado a las necesidades detectadas en nuestro territorio, todo ello en clara coordinación de esfuerzos con el resto de Comunidades Autónomas en aras de una actuación homogénea en todo el territorio nacional.



Mediante Orden de 19 de noviembre de 2021 del Consejero de Vertebración del territorio, Movilidad y Vivienda, se acuerda el inicio del procedimiento para la elaboración del Plan de Inspección de Transporte por Carretera de Aragón 2022 y su traslado a los posibles interesados.

La competencia para la tramitación del Plan de Inspección de Transporte por Carretera en Aragón se atribuyó a la Dirección General de Transportes.

De conformidad con el artículo 16 del ROTT la elaboración del Plan se ha llevado a efecto de forma coordinada con los órganos competentes para la vigilancia del transporte terrestre en vías urbanas o interurbanas, a fin de lograr el adecuado ajuste en el ejercicio de las distintas competencias de vigilancia e inspección.

Se recibieron alegaciones y se cursaron las contestaciones oportunas y se realizaron cambios en el borrador del Plan para incluir algunas de las alegaciones planteadas.

En fecha 1 de diciembre de 2021 se informó favorablemente por el Consejo Aragonés del Transporte.

Por todo lo cual, y de conformidad con el artículo 33 LOTT y el artículo 16 ROTT,

ACUERDO

Aprobar el Plan de Inspección de Transporte por Carretera de Aragón 2022, que se acompaña como Anexo a la presente Orden.

Zaragoza, a fecha de firma electrónica.

JOSÉ LUIS SORO DOMINGO

Consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda



PLAN DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTE POR CARRETERA DE ARAGÓN 2022

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.
2. PROCESO DE ELABORACIÓN DEL PLAN.
3. FINALIDAD Y OBJETIVOS.
4. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN.
5. ESCENARIO TEMPORAL.
6. MEDIDAS DE ACCIÓN:
 - 6.1-. Inspección de las autorizaciones de transporte.
 - 6.2-. Inspección de la capacitación profesional de las empresas: el gestor.
 - 6.3-. Inspección de tiempos de conducción y de descanso.
 - 6.4-. Documentación del conductor/a: formación inicial CAP, formación continua, Certificado de conductor/a de terceros países.
 - 6.5-. Control del exceso de peso.
 - 6.6-. Inspección del transporte de escolares y menores.
 - 6.7-. Inspección del transporte de personas viajeras.
 - 6.8-. Inspección del arrendamiento de vehículos con conductor/a.
 - 6.9-. Inspección del transporte de mercancías peligrosas.
 - 6.10-. Inspección del transporte realizado por no residentes (internacional y cabotaje).
 - 6.11-. Campañas específicas autonómicas.
 - 6.11.1. Reglamento (UE) 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar. Campaña de control de viajeros en diferentes estaciones de autobuses de la Comunidad Autónoma de Aragón. Y posibles reclamaciones presentadas ante el Gobierno de Aragón.
 - 6.11.2. Campaña sobre manipulaciones y usos de tarjeta de conductor (pequeños recorridos).
 - 6.11.3. Campaña sobre el control de mercancías peligrosas. Control de los informes anuales, partes de accidentes provenientes del 112, Consejeros de Seguridad de las empresa y transporte ADR.
 - 6.11.4. Campaña de control de transporte escolar.



6.11.5. Control de Arrendamiento de Vehículos con conductor. Seguimiento y control de la realización de los servicios dentro del ámbito autonómico de la autorización tipo VTC.

6.11.6. Control de transporte internacional, atendiendo a la situación geográfica de Aragón.

6.11.7. Control de transporte de animales vivos.

7. METODOLOGÍA.

8. CRITERIOS DE CARÁCTER HORIZONTAL.

9. OTRAS ACTUACIONES.

10. CONTROL Y EVALUACIÓN.

11. TRANSPARENCIA.

12. NUEVOS RETOS.



PLAN DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTE POR CARRETERA DE ARAGÓN 2022

1- INTRODUCCIÓN.

El artículo 71.15 del Estatuto de Autonomía de Aragón establece la competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma de Aragón en materia de “transporte terrestre de viajeros y mercancías por carretera, por ferrocarril y por cable, así como el transporte fluvial, que transcurran íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma, con independencia de la titularidad de la infraestructura. Centros y operadores de las actividades vinculadas a la organización del transporte, logística y distribución situadas en Aragón.”

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante LOTT), así como su reglamento de desarrollo, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, (en adelante ROTT) establecen la necesidad de elaborar planes de inspección.

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

El artículo 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, el Reglamento (UE) 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de febrero de 2014, Directiva (UE) 2020/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de julio de 2020; por la que se modifica la Directiva 2006/22/CE establece la necesidad de realizar controles teniendo en cuenta el sistema de clasificación de riesgos de las empresas.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable; las Comunidades Autónomas ejercerán, por delegación del Estado, la inspección de los servicios y demás actividades del transporte por carretera y por cable competencia de éste, en los centros de trabajo que las empresas tengan en sus respectivos territorios y en los vehículos que circulen por ellos, con independencia en ambos casos, del ámbito territorial en que se hayan desarrollado los servicios y actividades objeto de inspección.



Asimismo, delega en las Comunidades Autónomas la facultad sancionadora sobre las infracciones que detecten en el ejercicio de las actuaciones inspectoras que lleven a cabo de conformidad con lo dispuesto anteriormente, incluso cuando la gestión de los servicios o actividades afectados no haya sido objeto de delegación o haya sido objeto de delegación en otra Comunidad Autónoma.

El Decreto 93/2019, de 8 de agosto, del Gobierno de Aragón, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica de la Administración de la Comunidad Autónoma de Aragón establece el Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda a través de la Dirección General de Transportes, como competente. Y el Decreto 34/2020, de 25 de marzo, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba la estructura orgánica del Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda atribuye al Servicio de Gestión e Inspección del transporte la inspección de los servicios de transporte por carretera y de sus actividades auxiliares y complementarias, y su coordinación con los demás órganos administrativos y agentes implicados.

El ejercicio de las competencias en materia de transporte exige, por parte de todas las Administraciones Públicas implicadas, una coordinación de las actuaciones, ya que se interviene en una actividad que, por su movilidad, lleva inherente la necesaria relación con otras Comunidades Autónomas y con el Estado. Por ello, desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se convocan las siguientes mesas de trabajo, como instrumento de cooperación y colaboración interadministrativa:

- Mesa de Directores Generales, del área de transporte de las Comunidades Autónomas, asistidos por su respectivo personal técnico. Suele ser convocada en los meses de junio y diciembre sin perjuicio de convocatorias extraordinarias cuando se estima pertinente.

- Grupo de apoyo a la mesa de Directores Generales en materia de inspección y sanciones.

El Plan de Inspección del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, contiene medidas dirigidas a reducir conductas infractoras que tienen incidencia a escala nacional, ello no obsta, para que a nivel autonómico pueda surgir una problemática concreta que sea necesario abordar y que sean los órganos de las Comunidades Autónomas que tienen encomendada la inspección del transporte, quienes actúen y planifiquen su trabajo a través de sus propios planes de inspección.

La Comunidad Autónoma de Aragón tiene características propias que aconsejan la elaboración de un Plan de Inspección adecuado a las necesidades detectadas en su territorio, todo ello en coordinación de esfuerzos con el resto de Comunidades Autónomas.



2- PROCESO DE ELABORACIÓN DEL PLAN.

De acuerdo con el artículo 33 de la LOTT y 16 del ROTT, la Dirección General de Transportes del Gobierno de Aragón ejerce la iniciativa para la elaboración del Plan de Inspección de Transporte por Carretera de Aragón.

Mediante Orden de 9 de noviembre de 2021 del Consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda se autoriza el inicio del procedimiento para la elaboración del Plan de Inspección de Transporte Terrestre de Aragón 2022.

Según el artículo 16 del ROTT, la elaboración del Plan se ha llevado a efecto de forma coordinada con los órganos competentes para la vigilancia del transporte terrestre en vías urbanas o interurbanas, a fin de lograr el adecuado ajuste en el ejercicio de las distintas competencias de vigilancia e inspección.

Se ha sometido a informe del Consejo Aragonés del Transporte como órgano superior de asesoramiento, consulta y debate sectorial de la Administración de la Comunidad Autónoma en aspectos que afectan al funcionamiento del sistema de transportes.

Y una vez tramitado conforme a lo dispuesto en la LOTT, se ha aprobado mediante Orden del Consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda por la que se aprueba el Plan de Inspección de Transporte por Carretera de Aragón 2022.

3- FINALIDAD Y OBJETIVOS.

La puesta en marcha de este Plan persigue el cumplimiento de una serie de objetivos:

1. Controlar el cumplimiento de la normativa en materia de transporte por carretera. La labor inspectora tiene como fin último 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, y contribuir a un restablecimiento de disciplina del sector.

2. Integrar las actuaciones del Plan de Inspección en una visión de conjunto más amplia que la mera política sectorial, ya que pretende garantizar el efectivo cumplimiento del ejercicio de un mercado libre en condiciones de igualdad, evitando los



comportamientos que provocan distorsiones en el mercado y vulneran la libre competencia.

3. Mejorar la seguridad vial a través del impacto que en ésta producen todas las acciones destinadas a la mejora de la seguridad del transporte.

4. Fomentar el uso de las nuevas tecnologías de la información y comunicación como herramienta útil al servicio de los objetivos en materia de transporte.

5. Potenciar la colaboración entre las distintas Administraciones Públicas implicadas, fomentando sinergias y buenas prácticas.

6. Detectar aquellos escenarios de fraude que aparecen como novedosos y en los que sería conveniente abordar reformas legislativas.

7. Velar por las condiciones laborales de los conductores/as profesionales, en coordinación con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

8. Programar las inspecciones en aquellos puntos donde se pueda detectar un mayor volumen de actividad de transportes, como polígonos industriales, grandes empresas cargadoras, estaciones de autobuses, etc., atendiendo a la finalidad de cada inspección que se realice y con el fin de conseguir la máxima eficacia.

En todas las actuaciones realizadas en las que se constaten incumplimientos de la normativa de transporte, se levantarán las correspondientes actas de infracción.

En definitiva, estas actuaciones administrativas tendrán los siguientes efectos:

1. Proponer la incoación del correspondiente expediente sancionador, en caso de detectarse incumplimientos.

2. Disponer de información para la elaboración de estadísticas con el objeto de conocer la situación del transporte e incidir, reorientar o modificar las medidas de acción en el siguiente Plan de Inspección. Esta información será también un instrumento de decisión al servicio de la gestión de esta área.

3. Dar traslado a otras Administraciones de aquellas conductas constitutivas de infracción que sean de su competencia, fomentando la colaboración entre Administraciones Públicas.

4. Elaborar, en su caso, circulares que se difundirán entre los agentes implicados en el sector del transporte para facilitar el cumplimiento de la normativa



vigente y su correcta interpretación, sobre todo ante cambios normativos, y siempre en coordinación con el Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana

4- DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN.

El artículo 32 de la LOTT establece que la actuación inspectora tendente a garantizar el cumplimiento de las normas reguladoras del transporte terrestre y de las actividades complementarias y auxiliares del mismo estará encomendada a los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre.

Los miembros de la Inspección del Transporte Terrestre, en casos de necesidad, para un eficaz cumplimiento de su función, podrán solicitar el apoyo necesario de las unidades o destacamentos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y Policías Autónomas o Locales.

Por lo tanto, deben distinguirse las actuaciones desarrolladas por miembros de la inspección del transporte terrestre de aquellas otras desarrolladas en cooperación con las unidades citadas. Es decir, la actuación de los Inspectores y agentes de Inspección de Transporte pueden ser acometidas previo requerimiento telemático a las empresas titulares de autorizaciones de transporte, previa denuncia de parte interesada o in situ en carretera en colaboración con los agentes de tráfico de la Agrupación de tráfico de la Guardia Civil o de las Policías locales.

En el ejercicio de esa labor inspectora, desde 2020 se realizan los requerimientos de documentación por parte de la Inspección de Transportes a las empresas, telemáticamente. Para ello se utilizan principalmente las siguientes herramientas informáticas diseñadas por el Servicio de Administración Electrónica (SAE): Portafirmas, Bandeja de Entrada y Notifica. Ello supone que la empresa transportista recibe telemáticamente el requerimiento de Inspección y a su vez, aporta del mismo modo aquella documentación que va a ser objeto de análisis por los servicios de inspección. Así mismo, las denuncias presentadas por empresas o particulares ante incumplimientos de la normativa de transportes de un tercero se realizan a través de un modelo desarrollado a tal fin utilizando el tramitador telemático TTO. El enlace para presentar tanto la documentación requerida como las posibles denuncias es el siguiente enlace: <https://www.aplicaciones.aragon.es/tramitar/aportaciones>

La elaboración y aprobación del Plan de Inspección 2022 se dirige a un control del cumplimiento de las condiciones para el ejercicio de la profesión de transportistas atendiendo a la normativa en vigor. El ROTT, en su redacción dada por el Real Decreto 70/2019, señala que "los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre deberán



controlar anualmente al menos al veinticinco por ciento de las empresas obligadas a cumplir el requisito de competencia profesional cuyas autorizaciones no hayan de ser visadas ese año, con el objeto específico de comprobar que continúan contando con una persona que ejerza las funciones de gestor de transporte con la vinculación señalada en el artículo 111”, procediendo si detectara su incumplimiento a la incoación del correspondiente procedimiento sancionador y, en su caso, a la suspensión de la autorización (artículo 43.2 ROTT).

También en este momento, es de suma importancia el control del transporte de viajeros en vehículos turismo. Las últimas decisiones judiciales y nueva normativa que afectan al Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con conductor (RVTC), y al otorgamiento de autorizaciones tipo VTC, obliga a un control de su actividad en aras a proteger el principio de la competencia leal en el desarrollo de su actividad, máxime cuando a partir de octubre de 2022 varía su régimen de modo sustancial.

En cuanto a las manipulaciones de los tiempos de conducción y descanso, puesto que se han detectado principalmente en pequeños recorridos con velocidades muy cortas, en la medida de lo posible se incrementarán las actuaciones inspectoras contra la manipulación de tacógrafo en zonas como polígonos industriales, áreas metropolitanas de alto desarrollo industrial, etc. Se priorizará el control de aquellas empresas en las que existan indicios de manipulación o consten denuncias por parte de las autoridades, ya que las mismas, tienen una incidencia directa en la competencia entre empresas y en la seguridad en la carretera.

También en el sector de transporte de animales vivos se ha observado una incidencia preocupante de incumplimientos en tiempos de conducción y descanso, en transportes realizados desde las explotaciones ganaderas, con la correspondiente repercusión respecto a la seguridad vial y derechos de los trabajadores.

Por último, es necesaria una mayor inspección y control sobre el transporte de mercancías peligrosas, atendiendo a las características de la mercancía transportada para garantizar una seguridad del transporte y del personal que interviene en el mismo, así como la defensa del principio de competencia leal en el ejercicio de la profesión.

En relación con las infracciones detectadas por la Inspección de Transporte en el año 2021 en Aragón, los datos arrojan los siguientes resultados:



INDICADORES ESPECÍFICOS

Datos de la Inspección de Transportes de la Dirección General, sin incluir los datos de los boletines de denuncia formalizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

1. Tiempos de conducción y descanso mediante requerimiento telemático a empresas.

1.1 Número de empresas controladas: 280

1.1.1 Tamaño

1.1.1.1 por número de autorizaciones

- 1 : 92
- 2-5 : 84
- 6-10 : 45
- + 10 : 59

1.1.1.2 por tipo de autorización

- MDP : 270
- MPC : 10
- VD : 0

1.2 Número de conductores/as controlados : 1.344.

1.3 Número de jornadas controladas: 51.120 (a fecha 25/11/2021)

1.4 Número de vehículos controlados : 1.136.

1.5 Número de actas de infracción : 266.

1.5.1 Nº de infracciones: 619.

1.5.2. Gravedad infracciones

1.5.2.1. Leves: 485

1.5.2.2. Graves: 102

1.5.2.3. Muy graves: 32.

1.5.2 Cuantía total sanciones impuestas: 138.531 €

2. CAP

2.1 Cursos inspeccionados: 64

- Inicial : 13
- continua : 51

- Mercancías : 50
- Viajeros : 14

- Ordinarios: 63
- Extraordinarios: 1

- Provincias



- Zaragoza: 44
- Huesca: 9
- Teruel: 11

- Nº infracciones : 0

3. Informes Mercancías Peligrosas

- Control presentación informe anual MMPP. Nº empresas requeridas : 66.
- Control partes de accidentes del 112 (recibidos e infracciones): 65
- Número de infracciones: 0

4. Peso

4.1 Datos obtenidos de las básculas del Gobierno de Aragón:

- Número de campañas: 5 (4 coordinadas estatales y 1 transporte ganado campaña específica)
- Número de vehículos controlados: 6.684.
- Número de infracciones: 436 peso, 201 otras denuncias.

5. Arrendamiento con conductor (VTC)

- Autorizaciones controladas: 150 (de 27 empresas).
- Infracciones detectadas: 9.
- Tipos : Obstrucción parcial o total (grave o muy grave).

6. Denuncias de parte

- Número de denuncias: 12
- Resultado: 1 acta y 3 requerimientos

7. Campañas específicas

- Número de vehículos totales controlados: 200
- Número de infracciones totales: 111.

Campañas:

- Mercancías peligrosas: 48 vehículos controlados, 25 infracciones
- Transporte internacional: 92 vehículos controlados, 57 infracciones
- Derechos de los viajeros. Vehículos controlados: 60 en estación y 6 vehículos de líneas regulares CTAZ. 29 infracciones.
- Escolar: Pendiente de realizar en diciembre.



5- ESCENARIO TEMPORAL.

Este Plan se llevará a cabo durante todo el año 2022, y terminará con su evaluación final. No obstante, y tal como dispone el artículo 26.4 del ROTT, se contempla como un documento vivo que prevé mecanismos de adaptación y modificación a las nuevas necesidades que puedan surgir durante su ejecución, derivadas de cambios en las circunstancias concurrentes y de las variaciones que la experiencia aconseje.

Las modificaciones se articularán a través del mismo procedimiento seguido para su aprobación, y se aprobarán mediante Orden del Consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda.

En el último trimestre del año 2022, coincidiendo con la evaluación final del Plan, se acordará su prórroga con las modificaciones oportunas, o en su caso la redacción de un nuevo Plan, atendiendo a las conclusiones obtenidas de la evaluación.

En tanto se aprueba el nuevo Plan correspondiente al año 2023, se continuará aplicando las medidas de acción del Plan del año 2022.

6- MEDIDAS DE ACCIÓN:

Las actuaciones a desarrollar por la Inspección de Transportes del Gobierno de Aragón se concretarán en las siguientes medidas de acción:

6.1-. Inspección de las autorizaciones de transporte.

El otorgamiento de autorizaciones de transporte es una forma de controlar el cumplimiento de todos los requisitos exigidos por la normativa comunitaria y estatal, tanto para el acceso a la profesión como al mercado, con todas las garantías para que las empresas compitan lealmente sin posiciones de ventaja.

Es necesaria en este sentido la coordinación con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, en la medida que la ausencia de dichas autorizaciones puede entrañar un incumplimiento de la normativa en materia de seguridad social de los empleados/as.

Una vez detectadas las empresas infractoras, se realizará un seguimiento en el tiempo de su actividad profesional para asegurar que se ajustan a la legalidad vigente.

Sin embargo, debe tenerse en consideración que el incremento del comercio electrónico ha supuesto una modificación en los hábitos de consumo en la sociedad



incrementándose exponencialmente el número de expediciones de transporte para satisfacer esa demanda.

Se ha constatado que dicha distribución se está realizando en vehículos de menor dimensión para lograr mayor movilidad y versatilidad en el transporte. Así, proliferan las operaciones de transporte realizadas en vehículos de hasta 2 Tm de masa máxima autorizada (M.M.A.) que no precisan de autorización de transporte. No obstante, quienes realizan este tipo de transportes, según el artículo 42.3 de la LOTT, deben cumplir el resto de las exigencias contenidas en esa Ley y en las normas dictadas para su desarrollo, en los términos en que les resulten de aplicación y deben obtener los permisos, licencias o habilitaciones que, en su caso, procedan según la legislación sobre seguridad, sanidad o tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Asimismo, deberán satisfacer las condiciones previas de carácter personal para el ejercicio de la actividad, así como la utilización de vehículos en las condiciones fijadas en el artículo 54.2 de la LOTT y utilizar personal cumpliendo las reglas de la legislación social y laboral, así como las reguladas en el artículo 55 de la LOTT referentes a los vehículos y las cargas transportadas en ellos, y cumplir con las condiciones técnicas, de circulación y seguridad que regulan dichas materias.

Cuando el transporte privado se realice con vehículos de hasta 3,5 Tm de M.M.A. 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, ante la existencia de indicios racionales de que el transporte que se está efectuando es público, y si de la documentación existente no se desprende lo contrario, se levantará el correspondiente boletín de denuncia o acta de infracción.

Quien instruya el expediente, antes de incoar el correspondiente procedimiento sancionador, llevará a cabo las pruebas pertinentes para determinar la comisión de la infracción.

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

Se realizarán controles en carretera de los vehículos que tengan autorizaciones de transporte privado complementario, con objeto de detectar posibles transportes públicos efectuados con autorizaciones de esta clase, así como en aquellos espacios



donde es frecuente la actividad de estos transportistas como son las grandes áreas de consumo.

6.2. Inspección de la capacitación profesional de las empresas: el gestor.

Las empresas de transportes obligadas a cumplir el requisito de competencia profesional deben visar sus autorizaciones bienalmente. El ROTT exige el control anual de, al menos, el 25% de aquellas empresas cuya autorización no haya de ser visada en esa anualidad.

Se trata de comprobar la existencia de un gestor de transporte, que es la persona física que aporta la competencia profesional a la empresa, con una vinculación real y efectiva con la empresa a través del vínculo laboral a jornada completa.

Asimismo, se controlará que el gestor viene desarrollando las funciones que le atribuye la normativa en cuanto a la supervisión en la empresa transportista de las autorizaciones de transporte, los contratos de transporte, documentos de control, contabilidad, organización de trabajo de los conductores, vehículos habilitados y su mantenimiento, uso del tacógrafo, etc.

La constatación de múltiples infracciones en materia de transporte por parte de las empresas, puede constituir un indicio del incumplimiento de las obligaciones legales del gestor.

6.3. Inspección de tiempos de conducción y de descanso.

El Reglamento (CE) nº 561/2006, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, en relación a los tiempos de conducción y descanso, constituye el marco jurídico de uno de los objetivos prioritarios de la Inspección del Transporte y de las Fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte por carretera. Como reconoce en su expositivo, persigue mejorar las condiciones sociales de los empleados a los que se aplica, así como mejorar la seguridad general de las carreteras.

Es necesario realizar un esfuerzo en el control de las jornadas a realizar en la sede de las empresas, ya que, del análisis en carretera de las actividades de los conductores/as profesionales, no se puede detectar la totalidad de las infracciones en materia de tiempos de conducción y de descanso. En consonancia, se priorizará el control de aquellas que sean titulares de vehículos pesados, incidiendo en aquellas sobre las que haya algún tipo de denuncia.

Se realizarán requerimientos a las empresas, como viene siendo habitual, de los discos analógicos o archivos digitales, así como documentación adicional que las empresas deberán tener a disposición de la Inspección de Transportes.



En todo caso se actuará coordinadamente con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

Se priorizará aquellas empresas en las que existen indicios de manipulación o consten denuncias por parte de las autoridades, ya que las mismas, tienen una incidencia directa en la competencia entre empresas y en la seguridad en la carretera. 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 refuerzo de la gravedad de las conductas de manipulación de los tiempos de conducción y descanso, hemos de tener en consideración la Sentencia del Tribunal Supremo 672/2019, de 15 de enero de 2020, en la que se expresa el criterio determinante de las infracciones merecedoras de calificación jurídico penal como delito de falsedad en documento oficial tipificado en el artículo 392 en relación con el artículo 390.1.2º del Código Penal, refiriéndolo a “la manipulación fraudulenta de un tacógrafo con alteración de los registros, realizada con la finalidad de sortear los controles policiales y administrativos”. Por ello, también habrán de tenerse en cuenta las conductas fraudulentas consistentes en circular con un disco diagrama insertado en el tacógrafo analógico o con una tarjeta de conductor en el digital, a nombre de otro conductor, o bien la utilización de tarjetas de conductor falsificadas, generando datos ficticios de tiempos de conducción o de descanso; las cuales podrían constituir una infracción penal.

Conviene precisar que la falsedad del artículo 392 del Código Penal queda indiciariamente constatada no sólo al sorprender al conductor con el procedimiento manipulador activado, sino cuando tras la intervención policial en los casos de accidente o inspección de empresa, se contrasten los datos registrados con las actividades reales de los conductores y vehículos.

Por ello, se fomentará la colaboración con los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, para intensificar los controles en carretera, en donde es más factible encontrar las manipulaciones, ya que muchas de ellas son prácticamente imposibles de detectar en las inspecciones de tiempos de conducción y descanso que se realizan desde la Inspección en oficina.

La principal fuente de información en los controles en carretera la constituyen los datos registrados por el tacógrafo. Sin embargo, la Decisión de la Comisión Europea 959/2009, de 14 de diciembre de 2009, estableció un documento para justificar la realización de una serie de actividades, denominado “certificado de actividades”, que



podía ser usado por el conductor para justificar las actividades que venían recogidas en el mismo.

Con la entrada en vigor del Reglamento 1054/2020, se modificó el Reglamento 165/2014, en particular se introdujo una nueva redacción del artículo 34, punto 5, apartado b) iv) y se añade el apartado b) v) dentro de las obligaciones de los conductores de accionamiento de los dispositivos de conmutación. Estas modificaciones, unidas al punto 3 del antedicho artículo 34 y otras que se ha producido en el Reglamento 561/2006, hace innecesaria la utilización del certificado de actividades, ya que todos los conceptos que en el contienen, han de registrarse obligatoriamente en y por el tacógrafo, sea analógico o digital.

Por tanto, todos los datos que contenía el “Certificado de actividades” pueden ser registrados por el conductor en el tacógrafo. Cuando un conductor vaya hacerse cargo de un vehículo provisto de tacógrafo analógico, después de un largo período alejado del mismo, podrá hacer anotaciones manuales en el disco indicando la actividad que ha hecho en ese período.

No se exigirá registro manual de actividades alguno en relación con los periodos de descanso ordinario diario y semanal. En ningún caso, en los descansos semanales de hasta cuatro días inclusive, debidamente registrados por el tacógrafo, se exigirá el registro manual de actividades. Hay que señalar que un descanso semanal no superior a cuatro días, puede producirse por la obligación, establecida en el Reglamento (CE) nº 561/2006, de recuperar descansos semanales reducidos anteriores.

En cuanto a la cuantificación de los controles relativos a conducción y descanso, durante 2021 la Inspección de Transporte del Gobierno de Aragón, a través de requerimientos a empresas, ha controlado un total de 47.835 * jornadas de trabajo. A ello deben sumarse los controles coordinados que se realizan con los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado, en particular con Guardia Civil y Policía Local.

La Directiva 22/2006 de 15 de marzo de 2006 sobre condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) nº 3820/85 y (CEE) nº 3821/85, en lo que respecta a la legislación social relativa a actividades de transporte por carretera, establece que los estados miembros han de controlar al menos el 3% de las jornadas de quienes conducen los vehículos obligados a llevar tacógrafo y, al menos el 50% de ese porcentaje, se controlará en empresas. Teniendo en consideración 225 días laborables al año, el Ministerio de Transportes, Movilidad y agenda urbana ha comunicado a la Comunidad Autónoma de Aragón que el número de jornadas a controlar en empresa que le corresponde en 2022 es de 57.571.



Un aspecto que sigue siendo relevante para la Inspección es la actualización constante que exige la puesta en vigor de abundantes normas, con aplicación diferida en el tiempo.

En concreto, las prescripciones del denominado Paquete de Movilidad publicado el 31 de julio de 2020, compuesto por el Reglamento (UE) 1054/2020 de 15 julio de 2020; Reglamento (UE) 1055/2020 de 15 julio de 2020; Reglamento (UE) 1056/2020 de 15 julio de 2020 y la Directiva (UE) 2020/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de julio de 2020. Estas disposiciones afectan directamente a los tiempos de conducción y descanso, a la movilidad de los conductores, al transporte internacional y al documento electrónico; y a la vez suponen una modificación al Reglamento CE 561/2006, de 15 de marzo.

- Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de julio de 2020 por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que respecta al posicionamiento mediante tacógrafos: Entró en vigor el 20 de agosto de 2020, si bien quedan pendientes de entrar en vigor: el 2 de febrero de 2022, la modificación del artículo 34.7 referente a la obligación de los conductores a registrar el cruce de frontera, y el 31 de diciembre de 2024, las modificaciones de los artículos 16.3.a) del Reglamento 561/2006 y artículo 36 del Reglamento 165/2014, que ampliarán de 28 a 56 días anteriores al control la obligación de aportar los registros de los servicios.

La modificación aplicable a partir del 2 de febrero de 2022, obliga a los conductores a registrar en el disco o en el tacógrafo digital el cruce de frontera de un Estado miembro que se haya producido y deben hacerlo, en primer lugar, en la primera parada que realicen tras cruzar la frontera. Cuando el cruce de la frontera de un Estado miembro se produzca a bordo de un transbordador o tren, el conductor introducirá el símbolo del país en el puerto o la estación de llegada.

- Reglamento (UE) 2020/1055 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de julio de 2020 por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 y (UE) n.º 1024/2012 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector del transporte por carretera: entró en vigor el 20 de agosto de 2020, si bien será aplicable a partir del 21 de febrero de 2022. La exención de aplicación del Reglamento a transportes de menos de 3'5 Tm, sólo se aplica si además es exclusivamente nacional, y la no aplicación completa del Reglamento se refiere a transportes por debajo de 2'5 Tm.



Y además, el artículo 23 del Reglamento 1071/2009, que impone su aplicación a quienes realicen transporte con vehículos con una MMA inferior a 3,5 toneladas, se aplicará a partir del 21 de mayo de 2022. Y el artículo 1.5.c) del Reglamento 1072/2009, que obliga a obtener licencia comunitaria a quienes hagan transportes en la Unión Europea con vehículos entre 2,5 y 3,5 toneladas, a partir del 20 de mayo de 2022.

- Directiva (UE) 2020/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de julio de 2020 por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores que realizan transporte internacional por carretera, y por la que se modifican la Directiva 2006/22/CE en lo que respecta a los requisitos de control del cumplimiento y el Reglamento (UE) N° 1024/2012. Esta Directiva, en vigor desde el día siguiente de su publicación, impone a los estados el plazo máximo hasta el 2 de febrero de 2022 para publicar la transposición de esta Directiva. Entonces empezará a aplicarse.

Esta Directiva obliga a que los conductores que hagan transporte internacional (exceptuado el transporte bilateral y en tránsito) o de cabotaje cobren al menos un salario igual o superior al salario mínimo del país de acogida (950 euros/mes en España en 2021). Se trata con ello de evitar en la práctica tanto la competencia desleal como el dumping social.

Antes de la realización del viaje la empresa tiene que presentar una declaración del desplazamiento del conductor y enviarla a un sistema electrónico centralizado en la Comisión Europea, denominado IMI. El Estado miembro de acogida del conductor podrá de este modo controlar correctamente la actividad de los conductores desplazados a su país.

Por tanto, la puesta en aplicación de esta norma es fundamental para el control efectivo de la actividad que realizan las flotas deslocalizadas (empresas buzón) y las macroempresas de transporte internacional establecidas en países con un coste muy inferior al de empresas españolas.

6.4. Documentación del conductor/a: Formación inicial/Certificado de Aptitud Profesional (CAP), formación continua, Certificado Conductor terceros países.

La Directiva 2003/59 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio, establece la obligatoriedad de una cualificación inicial y una formación continua para quienes realizan 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. La trasposición al ordenamiento jurídico español se recoge en el Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados



vehículos destinados al transporte por carretera y por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

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: se comprobará el cumplimiento de las condiciones en la impartición de los cursos, realizados tanto presencialmente como on line.

A partir del 1 de marzo del 2021, los centros de formación deben disponer de los sistemas de control de acceso biométrico con las características señaladas en la Resolución de 23 de julio de 2020, de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda urbana, facilitando el control de asistencia a los cursos que impartan, tanto en aula como en vehículo.

No obstante, ello no exime de los controles presenciales de la Inspección durante la impartición del curso, o digitales en el caso de cursos online.

Se intentará realizar, al menos, una inspección de cada curso impartido, supeditado el objetivo a los recursos personales y volumen de trabajo.

3.- Los certificados de Conductores de terceros países. El Reglamento (CE) 1072/2009, del Parlamento y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, establece en su artículo 5 la obligatoriedad del certificado para conductores de terceros países no pertenecientes a la Unión Europea, y dicta las normas para su expedición, contenido, características y plazo de validez.

Según la Orden FOM 3399/2002 de 20 de diciembre, por la que se establece un certificado de conductor para la realización de la actividad de transporte por conductores de terceros países, las empresas deben solicitar tal certificado, debiendo acreditar el alta en Seguridad Social del conductor/a.

No obstante, con independencia del control que se lleve a cabo en carretera, también es necesario hacer un seguimiento que demuestre que el conductor/a esté permanentemente dado de alta en la Seguridad Social y no se da de baja inmediatamente después de haber conseguido el certificado.



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 solicitarán los Certificados de Conductores de Terceros países de quienes lo precisen.

c) A través del cruce de datos con la Seguridad Social, se comprobarán las situaciones de alta en seguridad social. El incumplimiento de este requisito por algunas empresas puede dar lugar a una competencia desleal con el resto de las mismas. De las empresas en las que se hayan detectado estos incumplimientos se dará traslado al órgano competente de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

6.5. Control del exceso de peso.

El control sobre el exceso de peso en inspecciones llevadas a cabo en la sede de las empresas, se puede efectuar a través del documento exigido por la Orden FOM 2861/2012, de 13 de diciembre, por la que se regula el documento de control exigible para la realización del transporte público de mercancías por carretera. Este documento debe ser cumplimentado para cada servicio de transporte de mercancías que se realice y conservarse al menos durante un año por la empresa cargadora (puede ser un operador de transporte) y por la empresa transportista. En él debe constar, de forma obligatoria, el peso de la mercancía transportada.

Los resultados obtenidos en las inspecciones llevadas a cabo en la sede de las empresas respecto al control de peso, demuestran que no es un sistema operativo eficaz ya que, prácticamente, no se detecta ninguna infracción. Ello se debe a que rara vez se hace constar en el documento de control un peso superior al permitido legalmente. Por tanto, se hará especial énfasis en el control de las cargadoras.

La segunda forma de llevar a cabo este tipo de control es en carretera, procediendo al pesaje de vehículos en básculas debidamente homologadas, ya sean básculas fijas o básculas móviles.

El control de peso en carretera, se considera el sistema más eficaz, puesto que en el caso de detectarse excesos de peso de cierta gravedad se aplicarían, con carácter preceptivo, las sanciones accesorias contempladas en el artículo 143 de la LOTT, con la inmovilización inmediata del vehículo.



Es necesario, por lo tanto, aumentar el número de controles de peso en carretera, ya sea a través de básculas móviles o fijas. Estos controles se realizan conjuntamente por las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera y los Servicios de Inspección, para lo cual se debe mantener una coordinación y contacto continuos.

Dado que tanto el Estado como la Comunidad disponen de pocas básculas de pesaje fijas, resulta especialmente relevante que la Comunidad Autónoma se provea de nuevas básculas móviles de mayor capacidad que renueven las existentes y, en su caso, y de acuerdo a las necesidades de control relacionadas con determinados sectores, formalice convenio con entidades públicas o privadas que dispongan de básculas debidamente homologadas para su utilización por los servicios de inspección en carretera.

Entre los sectores bajo este control de peso, en este Plan se hace especial hincapié en el transporte de animales vivos así como en los transportes especiales, sin olvidar ningún tipo de servicio y con atención reforzada en el caso de los transportes intermodales.

6.6. Inspección del transporte de escolares y menores.

Este es uno de los objetivos de la actividad de inspección, de importancia por tratarse de un sector cuyas irregularidades y, especialmente cualquier accidente, pueden provocar gran alarma social.

Se reforzará la comprobación del cumplimiento de los requisitos preceptuados en el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores. En concreto se comprobará que se presten con los vehículos reconocidos en la autorización correspondiente.

Este tipo de transporte se desarrolla íntegramente dentro del territorio de la Comunidad, y se ve afectado por competencias tanto del Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda como del Departamento de Educación. Y puesto que este tipo de control debe llevarse a cabo cuando se tenga previsto que la mayor parte de las autorizaciones específicas se han otorgado, debe haber una comunicación entre ambos Departamentos. Al mismo tiempo, las campañas coordinadas de control del transporte escolar establecida en este Plan de Inspección y el Plan Estatal con la establecida por la Dirección General de Tráfico, coincidirán en el tiempo.

Por otra parte, cuando se realice una inspección a empresas que realicen servicios de transporte escolar, se controlará el mantenimiento de las condiciones exigidas



cuando fueron adjudicatarias de los distintos contratos, incidiendo especialmente en el número de vehículos y las características ofertadas.

6.7. Inspección del transporte de personas viajeras.

La prestación de los servicios públicos de transporte de uso general se realizará mediante el correspondiente contrato de concesión de servicio, con carácter general. No obstante, en los supuestos en los que no resulte aconsejable utilizar dichos servicios con carácter duradero, pero razones de interés social justifiquen su prestación, el Decreto 63/1987, de 23 de mayo, de la Diputación General de Aragón, sobre organización y régimen de ayudas en el transporte rural de personas viajeras en Aragón, permite realizarlo al amparo de una autorización administrativa especial expedida por el órgano competente de la Administración autonómica. En la autorización se determinarán las condiciones a las que deberá ajustarse el servicio (itinerario, calendario, horario, tarifas de aplicación y características mínimas del vehículo a utilizar) y se obliga al prestador del servicio a cumplimentar una hoja de ruta por cada día en el que se realicen expediciones, así como a conservarlas a disposición de la inspección.

La Inspección de Transportes controlará todos los extremos detallados en la autorización. Se contempla en la misma la necesidad de tener en cuenta las condiciones especiales de las personas con discapacidad y, en especial, aquellas que presenten movilidad reducida, aspecto que con carácter horizontal se tendrá presente en todas las inspecciones que se realicen.

Se controlará, asimismo, que la prestación del servicio se ajuste a las condiciones autorizadas (realización con el vehículo comprometido, cumplimiento de horarios, expedición correcta de billetes, correspondencia de los tráficos realizados con la liquidación presentada, etc.), ya que su falta de observancia, puede conllevar penalizaciones contractuales e incumplimientos de la normativa en materia de transportes.

En los casos en los que los vehículos lleven geolocalizador, se controlarán los datos proporcionados por este sistema.

La obtención de información mediante las verificaciones in situ ofrece una oportunidad capital para asegurar la correcta prestación del servicio, exigir en su caso las penalidades oportunas y mejorar la calidad del servicio de transporte que deben recibir los usuarios.

A pesar del alivio de la situación creada por la Covid-19, sigue siendo fundamental la garantía de los derechos de los usuarios. Por ello, se comprobará el control del



cumplimiento del Reglamento (UE) 181/2011, del 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar así como, el cumplimiento del régimen jurídico de alerta sanitaria para el control de la pandemia COVID-19 que se encuentre vigente en cada momento donde se establecen diferentes medidas que inciden en el transporte de viajeros.

En cuanto al transporte público regular de viajeros por carretera del área metropolitana de Zaragoza, afectado singularmente por las condiciones particulares de las concesiones a las empresas operadoras, la Dirección General de Transportes mantendrá una constante colaboración con el Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza (CTAZ) para asegurar el cumplimiento de la prestación del servicio en todos sus extremos, con especial atención a los usuarios con movilidad reducida.

6.8. Inspección del arrendamiento de vehículos con conductor/a.

Cuando se publicó el Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la LOTT, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor; apenas habían pasado unos meses desde que el Real Decreto Ley 3/2018, de 20 de abril, trató de garantizar el equilibrio adecuado entre la oferta de servicios en VTC y Taxis.

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

Actualmente, al hecho de una legislación compleja y una situación de facto que hace las inspecciones especialmente difíciles de cara a obtener comprobaciones claras, se han unido en 2021 dos nuevas normas que inciden en el régimen aplicable al arrendamiento de vehículos con conductor, complicando y dando incertidumbre a la situación de un sector sometido a debate continuo:

En primer lugar, la Ley 13/2021, de 1 de octubre, modifica la LOTT, en materia de infracciones relativas a dicho arrendamiento, y adecúa el régimen sancionador –seis nuevos tipos infractores- aplicable a las nuevas condiciones de prestación de ese tipo de servicios establecidas en el Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre.

Y, por otra parte, el Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre, introduce modificaciones sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, creando un Registro en el cual deben ser comunicados



diferentes datos de cada servicio prestado, salvaguardando la protección de datos de los usuarios exigida por Sentencia del Tribunal Constitucional.

Ambas normas entraron en vigor el 3 de octubre de 2021.

La Dirección General de Transporte Terrestre ha emitido Resolución de 26 de octubre de 2021, por la que se anuncia la entrada en funcionamiento del Registro de comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor y sus condiciones de uso, dando un periodo de dos meses para la adaptación tecnológica de cada una de las empresas de VTC. El sistema informático de gestión del Registro se encontrará operativo desde el 1 de febrero de 2022.

Pero, al margen de la cuestión del registro, existe un nuevo cambio respecto de las autorizaciones de importancia crucial.

El Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la LOTT en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, estableció un periodo transitorio de 4 años que termina en octubre de 2022, por el cual a partir de esa fecha todas las autorizaciones VTC, ya otorgadas o solicitadas, pasan a tener carácter autonómico, y necesitarán una autorización de carácter urbano para poder realizar la actividad en dicho ámbito.

En este sentido, la Ley 14/1998, de 30 de diciembre, de Transportes Urbanos de la Comunidad Autónoma de Aragón, indica en su artículo 27, "Necesidad de licencia municipal".

1. Para la realización de servicios de transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo será necesaria la previa obtención de la correspondiente licencia habilitante, otorgada por el municipio en que esté residenciado el vehículo.

2. Las licencias municipales para la prestación de servicios de transporte urbano en automóviles de turismo corresponderán a una categoría única... "

Por lo tanto, durante el año 2022 va a producirse un cambio de la situación y la combinación de todas estas circunstancias nos lleva a un escenario en el que se plantean dudas en relación con el Registro (mantenimiento o no del registro estatal para los servicios realizados en cada Comunidad Autónoma), el control de la territorialidad y la habitualidad en los servicios prestados.

En cualquier caso, la Inspección, respecto a este tipo de servicios, realizará controles tanto a través de requerimientos desde oficina como en ruta, en colaboración con Policía Local o Guardia Civil.



6.9. Inspección del transporte de mercancías peligrosas.

Dada la peligrosidad y alarma social que provoca un accidente o incidente en el que se vean involucrados vehículos que transportan mercancías peligrosas, resulta aconsejable establecer campañas de control específicas sobre este tipo de transportes.

Por las carreteras de la Comunidad Autónoma de Aragón circula un flujo importante de vehículos con mercancías peligrosas y resulta conveniente verificar que se cumplen las especificaciones del Acuerdo Europeo relativo al transporte de mercancías peligrosas por carretera (ADR), directamente aplicable al transporte interno en virtud del Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español. Las especificaciones a comprobar supondrán un control sobre las condiciones técnicas y señalización de los vehículos, el marcado y etiquetado de las mercancías, la documentación que debe acompañar a la operación del transporte y las condiciones del envasado que el expedidor debe cumplir.

Por otra parte, los consejeros de seguridad están obligados a emitir un informe anual sobre las actividades de carga, descarga o transporte de mercancías peligrosas efectuadas por las empresas a las que están adscritos. Estas empresas lo presentarán, electrónicamente, en la Comunidad Autónoma donde tenga su domicilio fiscal, con el contenido establecido en la Orden FOM/606/2018 del Ministerio de Fomento.

Inspección controlará la presentación y contenido de los informes anuales de las empresas dedicadas al transporte de mercancías peligrosas cuyo domicilio social esté ubicado en Aragón. Dado que el plazo de presentación de los informes es del 1 de enero al 31 de marzo, del año posterior al del informe, se establecerá una campaña de comprobación en el mes posterior a la finalización del plazo.

6.10. Inspección del transporte realizado por no residentes (internacional y cabotaje).

El control del transporte realizado por empresas no residentes en territorio español, tanto sea internacional como de cabotaje, debe ser un objetivo prioritario de la Inspección de Transportes para erradicar prácticas irregulares de competencia desleal en relación a las empresas residentes.

La Inspección verificará que los vehículos dispongan de las autorizaciones necesarias, el cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso a través del tacógrafo y, en el caso de transporte de mercancías, que no se superen los pesos máximos autorizados.



El Reglamento 1072/2009, de 21 de octubre, sobre el acceso al mercado del transporte internacional de mercancías, en los artículos 8 y 9 ha regulado el transporte de cabotaje, y ha establecido las reglas y los límites temporales y cuantitativos en relación con la realización de transportes interiores por parte de empresas no residentes.

El artículo 8.3 del Reglamento 1072/2009, obliga al transportista que realice transporte de cabotaje a acreditar fehacientemente haber realizado un transporte internacional entrante, así como cada uno de los transportes consecutivos de cabotaje llevados a cabo.

Son de importancia, en esta materia, las modificaciones introducidas por los Reglamentos UE 2020/1054 y 2020/1055 ambos del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio, (del paquete de movilidad) que inciden en un control más eficaz del transporte internacional realizado y que deberán ser controlada a través de las inspecciones:

- mejoras en las condiciones de trabajo y protección social de los conductores, exigiendo un registro europeo de empresas dedicadas al transporte internacional de mercancías;

- incluyen dentro de su ámbito de aplicación a los vehículos ligeros de más de 2,5 Tm en operaciones de transporte internacional;

- refuerzan el requisito del establecimiento obligando al regreso del vehículo al menos cada 8 semanas al Estado miembro de establecimiento;

- y en cuanto al cabotaje regulan un periodo de “enfriamiento o cooling off” para realizar un nuevo cabotaje etc.

Son destacables las modificaciones que introdujo el Paquete de Movilidad y que afectan a estos transportes:

A partir de febrero de 2022, la obligación de registrar el paso por frontera en el registro del tacógrafo.

A partir de 01 julio de 2026, la obligación de incorporar el tacógrafo a las furgonetas que realizan transporte internacional o en operaciones de cabotaje (a partir de 2'5 Tm).



6.11. Campañas específicas:

6.11.1. Reglamento (UE) 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar. Campaña de control de viajeros en diferentes estaciones de autobuses de la Comunidad Autónoma de Aragón. Y posibles reclamaciones presentadas ante el Gobierno de Aragón.

De acuerdo con el artículo 71.15 del Estatuto de Autonomía de Aragón, el Gobierno de Aragón tiene competencias exclusivas respecto del transporte terrestre de viajeros por carretera, sólo si transcurre íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma. Por lo tanto, se contempla como campaña específica y complementaria de la estatal, el control de los derechos de los viajeros de autobús en los trayectos dentro del territorio aragonés.

6.11.2. Campaña sobre manipulaciones y usos de tarjeta de conductor.

Complementará la campaña nacional, mediante la comprobación en recorridos cortos de este tipo de manipulaciones y usos indebidos de la tarjeta de conductor y tacógrafo. Se incidirá en polígonos y áreas industriales y comerciales.

6.11.3. Campaña sobre el control de mercancías peligrosas. Control de los informes anuales, partes de accidentes provenientes del 112, Consejeros de Seguridad de las empresa y transporte ADR.

Se incidirá en las empresas ubicadas en esta Comunidad Autónoma a través del control de los informes anuales obligatorios, además de los controles en carretera que se vienen realizando en la campaña estatal.

6.11.4. Campaña de control de transporte escolar.

Los trayectos del transporte escolar están dentro de las competencias autonómicas por su recorrido y además involucran a otro Departamento del Gobierno de Aragón.

6.11.5. Control de Arrendamiento de Vehículos con conductor. Seguimiento y control de la realización de los servicios dentro del ámbito autonómico de la autorización tipo VTC.

Este seguimiento estará supeditado a la transformación del sector que inevitablemente va a producirse por la nueva normativa ya citada.



6.11.6. Control de transporte internacional, atendiendo a la situación geográfica de Aragón.

La ubicación de la Comunidad Autónoma de Aragón en un nudo de comunicaciones terrestres entre Madrid-Cataluña-Levante-País Vasco-Francia determinan que existan múltiples transportes de carácter internacional que transcurren por su territorio, además de las razones comerciales, estratégicas y logísticas de la propia Comunidad. Además de las actuaciones en carretera que vienen realizándose en todo el territorio aragonés, se reforzarán con controles puntuales en zonas próximas a la frontera con Francia.

6.11.7. Control de transporte de animales vivos.

El transporte de animales vivos se produce actualmente por vía terrestre y carretera en su inmensa mayoría, y como consecuencia de la industria alimentaria. En Aragón se da una gran presencia de este tipo de transporte que requiere no sólo el cumplimiento de la normativa general en la materia, sino de condiciones específicas relativas al bienestar animal.

Según los datos publicados por las Cámaras de Comercio y la Agencia Tributaria, la Industria Alimentaria de Aragón ha crecido un 29% respecto a las exportaciones realizadas por el sector en 2019 y ha superado un año más su valor máximo. Y este incremento lo lidera el sector cárnico, principalmente debido a los crecimientos en el mercado chino, que ya casi suponen la mitad de las exportaciones cárnicas aragonesas. En los últimos dos años, las exportaciones aragonesas del sector cárnico se han duplicado.

Lógicamente, esto ha supuesto un enorme incremento en los transportes terrestres de animales vivos que requiere de una especial vigilancia que se llevará a cabo, sobre todo, en las proximidades de los puntos de transformación: mataderos e industrias cárnicas.

7- METODOLOGÍA.

Las labores de Inspección podrán llevarse a cabo como consecuencia de denuncias de parte, de oficio o bien mediante la colaboración y coordinación con todas las Administraciones implicadas, en especial con la Inspección de Trabajo y con la Guardia Civil de Tráfico.

Con todas ellas se mantendrán reuniones periódicas en las que se pondrán de manifiesto los principales problemas detectados y se buscarán soluciones. Se



fomentará una comunicación fluida que permita agilizar su puesta en práctica. Asimismo, se potenciará la colaboración con Policía Local de Zaragoza.

8- CRITERIOS DE CARÁCTER HORIZONTAL.

8.1. Aumentar los controles en aquellas empresas que tienen carácter reincidente o habitual.

8.2. Poner en conocimiento del órgano competente la comisión de cuantas infracciones administrativas puedan ser constitutivas de ilícito penal.

8.3. Verificar el cumplimiento por parte de las empresas de transporte de la normativa sobre accesibilidad en materia de transporte. Detectar cualquier práctica que impida o dificulte al acceso de las personas con discapacidad al transporte, comprobando que se cumple con los derechos de las personas pasajeras en todos los medios de transporte y dando traslado en su caso al órgano competente, de acuerdo con el Texto Refundido de Ley General de derechos de las personas con discapacidad y su inclusión social, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre.

8.4. Incrementar el control del transporte escolar realizando campañas específicas, dada la alarma social que producen los accidentes en ese sector.

8.5. Fomentar la colaboración y el intercambio de información con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

8.6. Integrar en las actuaciones inspectoras la perspectiva de género, en la medida en que la transversalidad de esta materia puede afectar a todos los sectores de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6.2 de la Ley 7/2018, de 28 de junio, de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres en Aragón.

8.7. Recabar información de los diferentes observatorios existentes en materia de transporte a los efectos de detectar puntos calientes o bolsas de fraude.

8.8. Mantener reuniones con los diversos agentes implicados en la materia dentro de la Comunidad Autónoma de Aragón, potenciando la colaboración para lograr una mejor gestión del conocimiento que ahorre esfuerzos económicos y rentabilice logros. Dentro de este marco legal colaborativo, se mantendrá contacto con la policía local en los ámbitos de su competencia, para el control de prácticas fraudulentas en materia de transporte.



9- OTRAS ACTUACIONES:

9.1. Formación:

- Se realizarán jornadas formativas a través de cursos del IAAP impartidos al personal del Gobierno de Aragón, en colaboración con Guardia Civil y Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

- Se realizarán jornadas formativas ante cambios normativos europeos, estatales o autonómicos, a efectos de facilitar su implantación.

9.2. Jornadas divulgativas:

- Se realizarán jornadas externas de divulgación entre los sectores afectados por el transporte, así como para cualesquiera interesados en la materia.

9.3. Buenas prácticas:

- Se mantendrán reuniones con el sector del transporte para hacerles partícipes de los principales retos y problemas detectados y establecer una fluida que permita la mejora del transporte en Aragón.

9.4. Fomentar la coordinación con el Plan de Seguridad Vial.

9.5. Potenciar el uso de las básculas fijas y móviles.

9.6. Potenciar el uso de las nuevas tecnologías que faciliten la labor inspectora.

10- CONTROL Y EVALUACIÓN

Este Plan es un documento vivo que permitirá extraer la información necesaria para ahondar en una determinada medida de acción, redirigirla o darla por finalizada, en su caso, si ha cumplido su función.

Por ello es necesario proceder a un control de su eficacia a través de indicadores que proporcionen información válida y fiable. Los indicadores utilizados para la elaboración y extracción de datos de este Plan, son los que figuran en el apartado 4, en los que se distingue entre los datos obtenidos de las actuaciones llevada a cabo por el Servicio de Inspección y los datos obtenidos en colaboración con los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado.



11- TRANSPARENCIA.

En cumplimiento del artículo 14 de la Ley 8/2015, de 25 de marzo, de Transparencia de la Actividad Pública y Participación Ciudadana en Aragón, este Plan se publicará en el Portal de Transparencia del Gobierno de Aragón, así como las actividades, medios y tiempo previstos para su consecución. Su grado de cumplimiento y resultados deberán ser objeto de evaluación y publicación periódica junto con los indicadores de medida y valoración. A tal efecto, toda la información estará disponible en dicho Portal.

12- NUEVOS RETOS.

En la medida en que se concibe este Plan como un instrumento que permita diagnosticar y remediar situaciones que van surgiendo en la praxis diaria, así como servir de acicate para emprender nuevas actuaciones que se demanden como necesarias, en la evaluación de su cumplimiento se pondrán de manifiesto las conclusiones finales, con propuestas innovadoras para el siguiente Plan que se elabore por la Comunidad Autónoma de Aragón.



ANEXO CAMPAÑAS AÑO 2022

- Control larga duración furgonetas y control de VTC.
- Mercancías peligrosas. Transporte de animales vivos.
- Control informes de mercancías peligrosas. Transporte de viajeros.
- Control larga duración camiones. VTC: requerimientos.
- Transportes internacionales.
- Derechos de los viajeros.
- Control en polígonos.
- Transporte escolar.