

PLAN DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTE POR CARRETERA DE ANDALUCÍA 2024





I. INTRODUCCIÓN: CONSIDERACIONES GENERALES.

El marco normativo regula la ordenación de un mercado del transporte liberalizado, basado en un modelo de restricciones de acceso a la profesión a través de la exigencia de una serie de requisitos cualitativos para el desarrollo de la actividad. En este contexto, se hace necesario un control riguroso de la aplicación de la normativa, para garantizar un adecuado funcionamiento del sector en la Comunidad Autónoma.

En este marco regulador, por tanto, el objetivo permanente de la Inspección del Transporte debe ser asegurar la igualdad y armonización de las condiciones de competencia en el sector de transporte, así como garantizar un transporte eficaz, seguro y de calidad. Asimismo, la actuación de la Inspección debe tener presente como objetivos prioritarios el velar por la dignificación del trabajador en el desarrollo de su actividad de transporte, así como dentro de su grado de actuación, alcanzar el nivel de calidad en la prestación de los servicios de transporte público de viajeros que la ciudadanía exige. En definitiva, satisfacer el mandato contenido en el artículo 32.1 de la LOTT, garantizando el cumplimiento de las normas reguladoras del transporte terrestre y de las actividades auxiliares y complementarias.

II. ELABORACIÓN DEL PLAN.

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), destaca la necesidad de elaborar planes de inspección para que los servicios de inspección desarrollen su actuación prioritaria sobre aquellas conductas que en cada momento tengan mayor incidencia e impliquen una mayor perturbación en la ordenación del transporte por carretera.

En este sentido, destaca el artículo 35.2 de la citada Ley cómo a través de la elaboración periódica de los Planes de Inspección se puede alcanzar un aumento de la eficacia en la función inspectora ya que le da un carácter sistemático a las actuaciones y determina las líneas generales directrices de las operaciones de control de los servicios o actividades que puedan requerir actuaciones especiales.

Asimismo, el citado precepto destaca que estos Planes de Inspección se elaborarán de forma coordinada con los órganos competentes para la vigilancia del transporte en vías urbanas e interurbanas, para lograr una adecuada coordinación de las distintas competencias de vigilancia e inspección. Por ello, en la aprobación del presente Plan de Inspección se ha contado con la colaboración y presencia de los Mandos de la Agrupación de



Tráfico de la Guardia Civil en Andalucía. En desarrollo de esta coordinación y cooperación, la Inspección del Transporte pondrá a disposición de la Fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera, los medios materiales que resulten necesarios para el adecuado y completo desarrollo de las labores de inspección y control.

Igualmente, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.4 del citado Reglamento, en el que se establece la necesidad de procurar una actuación coordinada de los servicios de Inspección del Transporte Terrestre del Estado y de las Comunidades Autónomas, se ha tenido presente en esta planificación y en la programación de las actuaciones, el Plan Nacional de Inspección del Transporte para el año 2024, aprobado por el Estado y elaborado en sede de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en coordinación con las Comunidades Autónomas, en el que se ha contado con la colaboración del Comité Nacional del Transporte por Carretera y de las Fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte.

Asimismo, se ha recabado la opinión de las Delegaciones Territoriales y de las principales asociaciones profesionales del sector, así como los distintos agentes sociales, dado que el control planificado del transporte por carretera es el elemento indispensable para garantizar el cumplimiento de las normas ordenadoras del sector y debe estar dirigido no solo a las empresas transportistas, sino a todos aquellos usuarios relacionados con la actividad.

Todo ello, al objeto de que con una adecuada coordinación y equilibrio entre las funciones de inspección y vigilancia se consiga un resultado conjunto más eficaz, y con la finalidad de obtener una mejor ordenación del transporte por carretera, lo que redundará en mayores beneficios para el sector y una disminución de la competencia desleal.

Como prioridades concretas que han de inspirar la actuación del personal de la Inspección del Transporte, se destaca la necesidad de actuar de manera conjunta con los miembros de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, con Policía Local, con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y con la Inspección de Hacienda.

Por otra parte, con la incorporación de las nuevas tecnologías, y para la tramitación de los expedientes sancionadores que deriven de las infracciones que se detecten por los distintos agentes de la autoridad en materia de transportes, se tiene previsto para este año 2024 el despliegue por esta Comunidad Autónoma de la aplicación NSGE elaborada por el Ministerio para la tramitación de expedientes sancionadores, dándose cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 53 Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres que establece la obligatoriedad de utilizar las aplicaciones diseñadas por el MITMA para la tramitación de procedimientos sancionadores sobre infracciones que tengan su origen en los artículos 197, 198 y 199 .



III. OBJETIVOS.

1. Control de servicios de transporte público al amparo de la correspondiente autorización

Debe controlarse que el transporte público se realice amparado en la correspondiente autorización de transporte. La autorización de transporte es el elemento básico de control en el transporte por carretera, en cuanto su otorgamiento determina el cumplimiento de todos los requisitos cualitativos exigidos en la normativa, requisitos que vienen a determinar el acceso a la profesión y al mercado con todas las garantías para que las empresas compitan lealmente entre sí, sin posición de ventaja.

Este control alcanzará tanto al transporte de mercancías como de viajeros y podrá llevarse a cabo en carretera y en sede de empresa incluido los operadores de transporte comprobando que ellos disponen de la correspondiente autorización y que contratan con transportistas que también disponen de ella. En carretera, se priorizarán las actuaciones sobre vehículos pesados de mercancías, para comprobar que disponen de ella. En caso de detectar infracción en esta materia, se identificará a la empresa cargadora e intermediaria con residencia en España, a través de los datos que figuran en el documento de control o CMR para poder exigirle la responsabilidad establecida en el artículo 138 LOTT, por contratar con transportista no autorizado, infracción tipificada en la Ley, incoando separadamente el correspondiente procedimiento sancionador.

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 17 y 57 de la LOTT, se comprobará que las empresas transportistas realizan su actividad con plena autonomía económica, gestionándola a su riesgo y ventura, con la responsabilidad que incumbe al transportista, contratando con el cargador o usuario de transporte de mercancías, en nombre propio y facturando directamente con los servicios contratados.

Por último, se recuerda que, de detectarse infracción, conforme establece el artículo 143.4 de la LOTT se procederá a la inmovilización del vehículo en los términos que establece la propia Ley.

Se realizarán controles simultáneos en carretera en todas las provincias con la participación conjunta de la Inspección de Transporte y los miembros de las Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, en los días programados en los Anexos de cada Plan Coordinado de Inspección.

Por otra parte, se organizarán controles en las empresas que no hayan visado sus autorizaciones, y además también se llevará un seguimiento de las autorizaciones dadas de bajas por no realizar el visado, que continúen con los vehículos dados de alta en la Dirección General de Tráfico.



2. Control de cooperativas de trabajo asociado.

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

Cuando la empresa transportista objeto de inspección revista la forma de cooperativa de trabajo asociado, se deberá controlar si los socios tributan en módulos en base a facturar transporte a la propia cooperativa .

La normativa de transportes señala que únicamente podrán emitir facturas en nombre propio por la prestación de transportes quien sea titular de una licencia o autorización que habilite para realizar transportes cualquiera que sea la forma jurídica que revista el titular de la autorización.

Asimismo se deberá de comprobar en las empresas que, simulando el cese de los trabajadores por cuenta ajena, estos continúan realizando para ellas las mismas funciones bajo la forma de trabajo por cuenta propia.

La inspección de transporte se deberá centrar en este tipo de cooperativas dado que en ellas nos podemos encontrar con falsas cooperativas y falsos autónomos.

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

3. Control de la realización de transporte público de mercancías al amparo de autorizaciones de transporte privado complementario.

Se mantiene como prioritario este tipo de control con el fin de detectar que no se está realizando transporte público al amparo de este tipo de autorizaciones.

El transporte privado complementario debe llevarse a cabo como un complemento necesario para el desarrollo de las actividades empresariales cuyo objeto principal no es el transporte; la finalidad de este control es evitar que bajo la apariencia de transporte privado se encubran realmente transportes públicos. Las dificultades que existían para controlar este tipo de transporte en carretera y poder determinar en su caso el carácter público o privado del mismo, tratan de ser salvadas con la exigencia señalada en el artículo 102 de la LOTT -de llevar a bordo toda la documentación que justifique la relación de la empresa con los viajeros o la mercancía transportada, la relación contractual del conductor y el título de disposición del vehículo.



No obstante, cuando se levante el correspondiente boletín de denuncia, deberán detallarse las circunstancias en que se está realizando el transporte y la documentación no aportada, con el fin de que por el órgano instructor se hagan las averiguaciones pertinentes para dilucidar si realmente era un transporte público o privado, determinando ello si se incoa o no el procedimiento sancionador. Llegados a este caso, se abrirá la posibilidad de exigencia de responsabilidad a las empresas cargadoras e intermediarios.

Los mayores problemas en este sentido y donde debemos pues prestar especial atención es en el transporte de obras o de movimiento de tierras, transporte agrícola, supermercados y grandes superficies, y el efectuado en vehículos de menos de 3,5 Tn de MMA a los que no le es exigible autorización de acuerdo con lo dispuesto en el art.103.2 e) de la LOTT

4. Control del cumplimiento de las empresas del requisito de capacitación profesional: el gestor

Como novedad, tras la modificación del Reglamento de la Ordenación de los Transportes Terrestres, por Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, el artículo 43.2 de dicho Reglamento señala que se deberá 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.

Será necesario proceder a comprobar la competencia profesional del gestor, su vinculación permanente con la empresa y el desarrollo de las funciones asignadas señaladas en el artículo 112 del ROTT, así como el alta en el régimen de la Seguridad Social que corresponda, grupo de cotización y tipo de contrato .

La carencia de algún tipo de autorización o tener un número elevado de infracciones en materia de transporte, se consideran elementos determinantes que señalan el incumplimiento de sus funciones por parte del gestor de transporte.

5. Control de tiempos de conducción y descanso.

El control de los tiempos de conducción y descanso se configura como un objetivo prioritario de la Inspección del Transporte, ya que con su regulación y exigencia se persigue una triple finalidad: la igualación de las condiciones de concurrencia entre las empresas



de transportes; la mejora de las condiciones de trabajo; y la mejora de la seguridad vial. Además, la Directiva 2006/22/CE del Parlamento y del Consejo de 15 de marzo de, exige un mínimo de jornadas a controlar, lo que obliga a una intensificación de las actuaciones.

En cuanto a la regulación, es de aplicación el Reglamento CE 561/2006, de 15 de marzo y el Reglamento UE 165/2014 de 4 de febrero de 2014. Es destacar que el Reglamento (UE)1054/2020 de 15 de julio introduce una nueva redacción al Reglamento UE 165/2014 citado, que obliga a los conductores a accionar los dispositivos de conmutación para registrar, por separado y de modo diferenciado, los periodos de tiempo en que se realizan sus actividades.

La entrada en vigor del Reglamento (UE)1054/2020 supone una mejora de las condiciones sociales de los conductores especialmente para el transporte internacional en la ejecución de los descansos semanales y la vuelta al conductor a casa cada cuatro semanas.

Este control se podrá realizar tanto en carretera como en sede de empresas a través de los oportunos requerimientos. En carretera deberá priorizarse el control sobre los vehículos pesados autorizados para realizar transporte nacional e internacional, efectuando seguimiento tanto a vehículos nacionales como extranjeros, y decretando, en su caso, la inmovilización del vehículo en los supuestos previstos en los artículos 143.4 de la LOTT y 202 del ROTT. La inmovilización se mantendrá hasta que hayan desaparecido las causas que la motivaron, esto es por falta de descanso o exceso de conducción diario, un mínimo de 9 horas y por una falta en la conducción ininterrumpida, el tiempo suficiente hasta completar los 45 minutos en la forma reglamentaria.

La Directiva 22/2006 establece que los Estados Miembros han de controlar al menos el 3% de las jornadas de los conductores de los vehículos obligados a llevar tacógrafo, de ese porcentaje al menos el 50% se controlarán en empresas.

El número de jornadas a controlar en empresas para 2024 está previsto que sean 271.583 jornadas.

Respecto al control a realizar, se procederá al análisis en carretera de los discos o los registros digitales que deben llevar en los vehículos, el conductor está obligado a llevar los discos o registros correspondientes al día en curso y los 28 anteriores. Destacar que a partir del 31 de diciembre de 2024, el conductor deberá de llevar en el vehículo el registro de los 56 días anteriores al día del control, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento (UE)1054/2020 de 15 de julio.

Asimismo, se efectuarán inspecciones en sede de empresas, se requerirá los registros de al menos 45 días y la documentación en regla de los conductores. Se dará prioridad a las empresas más infractoras, y a denunciadas o sancionadas por manipulación con indepen-



dencia del tamaño de la empresa así como sobre las que recaiga cualquier tipo de denuncia por asociaciones profesionales, sindicatos u otras entidades del sector.

Asimismo se priorizará el control de aquellas que sean titulares de vehículos pesados provistos de autorización para efectuar transporte internacional.

En el supuesto de que se levanten actas de notoria gravedad(aquellas de las que se puedan desprender un exceso de horas sobre el máximo de jornada laboral autorizado), se dará cuenta de ello al órgano competente de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

6. Manipulación de Tacógrafo y del limitador de velocidad.

El aumento de manipulaciones en el aparato tacógrafo y en el limitador de velocidad de los vehículos tanto nacionales, como extranjeros, hace prioritario este control y así lo entiende también la Comisión cuando indica en el Reglamento (CEE) 2135/98, que “las infracciones y los fraudes caracterizados hacen peligrar la seguridad en la carretera y son inaceptables, por consideraciones de competencia, para los conductores que sí se atienen a las normas”.

Por ello se insta a la intensificación de los controles en carretera, a fin de detectar las posibles manipulaciones que se vienen efectuando en los tacógrafos y limitadores de velocidad, ya que es en carretera donde son más factibles de encontrar dichas conductas fraudulentas. Las mismas se están detectando principalmente en recorridos cortos, hechos a reducida velocidad porque hay aglomeración de tráfico, y donde los conductores conducen muchas horas, es decir fundamentalmente en polígonos industriales y áreas metropolitanas, que son los lugares donde deben extremarse los controles. Las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera cada vez disponen de más medios para detectar dichas manipulaciones.

La Sala Segunda del Tribunal Supremo, con fecha 15 de enero de 2020, dictó sentencia número 672/2019, considerando delito de falsedad en documento oficial, en la modalidad de simulación (artículos 390.1.2º y 392 del Código Penal), la manipulación fraudulenta del tacógrafo de un vehículo con la finalidad de falsear los registros de dicho instrumento para eludir los controles policiales y administrativos, al considerar que los registros del tacógrafo son documentos oficiales a efectos jurídico- penales.

Así pues y de acuerdo con los nuevos criterios jurisprudenciales, en caso de detectarse una manipulación del tacógrafo en carretera, además de procederse a la inmovilización del vehículo, conforme a lo establecido en ella artículo 143.4 de la LOTT, hasta que la misma se subsane, se trasladará el vehículo a un taller autorizado, para certificar la mani-



pulación y obtener el informe técnico a efectos probatorios. Todo ello, sin perjuicio de la confección de los correspondientes boletines de denuncia a que hubiera lugar conforme la normativa (art 140.10 de la LOTT, 197.11 del ROTT y 77.m de la LSV). En estos boletines, como observaciones, se consignará la anotación de remisión al Juzgado de diligencias policiales, con el fin de que los órganos competentes en la tramitación del procedimiento sancionador sean conocedores de dicha situación.

Igualmente, constatada una manipulación se remitirá copia del boletín de denuncia y del informe anexo, si lo hubiera, a la Dirección General de Transporte Terrestre, acompañando en su caso todos los documentos impresos contenidos en el apéndice 4 del anexo 1b) del Reglamento (CEE) 3821/85, del día de la intervención a fin de mantener informada a la Comisión Europea.

Asimismo se prestará especial atención cuando los conductores, alegando pérdida o robo de sus tarjetas tacógrafo de conductor, solicitan un duplicado de la tarjeta de tal manera que si bien administrativamente está en vigor la última emitida, hagan uso de las dos tarjetas.

En carretera tendrá carácter prioritario el control de estos usos indebidos de las tarjetas. Además empresas en las que se detecten conductores con tarjeta duplicadas, serán objeto de un control exhaustivo.

7. Control sobre servicios de transporte público ofertados en distintos medios.

Se controlarán las plataformas intermediarias de transporte público de viajeros y de mercancías que han proliferado en los últimos años, ello obedece a un incremento en la oferta ilegal de servicios en los últimos tiempos, motivada tanto por la crisis económica como por el avance de los medios tecnológicos, en especial internet, donde resulta fácil, rápido y gratuito difundir ofertas de este tipo.

La Inspección debe realizar una labor activa de indagación en páginas web de anuncios, a la búsqueda de ofertas de portes baratos, transportes a aeropuertos, estaciones y otros puntos, y documentar las actuaciones previa que realice,

En el caso de plataformas colaborativas que afecten a transporte de viajeros por carreteras, se deberá comprobar fundamentalmente que se trata de un servicio compartido y que se comparte los gastos. Se considera “servicios de gastos compartidos” aquellos que se realizan de manera esporádica, con poca frecuencia y sin estar sujeto a determinadas circunstancias, debiéndose repartir el coste de dichos gastos entre todos los ocupantes del vehículo, incluido el conductor. (gastos de peaje, gasolina..).



De no darse las circunstancias anteriores, nos encontraríamos ante un transporte público discrecional de viajeros en vehículos turismo. Por tanto, dichas plataformas únicamente podrán intermediar en la contratación de este tipo de transporte si son titulares de una autorización de transporte (art. 99.1 LOTT) o bien se traten de agencias de viajes u otros intermediarios que conforme a la legislación de turismo estén capacitado para ello.

Igualmente cuando se trate de plataformas que intervienen en la mediación de transporte de mercancías, se deberá de comprobar que solamente pueden actuar si cuenta con la debida autorización (art. 98 LOTT) o están autorizados como operadores de transportes.

En estas actuaciones se deberá trabajar de manera coordinada con la Inspección de Trabajo y la Agencia Tributaria, ya que detrás de estas plataformas esconde economía sumergida.

8. Control de peso en carretera.

Los excesos de peso en los vehículos de transporte de mercancías, aparte de los daños que producen en las infraestructuras y del peligro que suponen para la seguridad vial, distorsionan la competencia y la ordenación del transporte al aumentar fraudulentamente la oferta.

Por ello, se establecerán puntos de control para el pesaje de los vehículos que transiten en los lugares previamente establecidos de común acuerdo entre la Inspección del Transporte y las Fuerzas de Vigilancia en carretera -Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil- utilizando las básculas tanto fijas como móviles habilitadas al efecto.

El artículo 143.4 de la LOTT prevé, como método más eficaz para combatir determinadas conductas, la inmovilización preceptiva, entre otros supuestos en los casos de excesos de peso, graves y muy graves, medida que se mantendrá en tanto no desaparezcan las causas que la motivaron.

Se exigirá, asimismo, responsabilidad a las empresas cargadoras e intermediarias, iniciando el expediente sancionador correspondiente de manera independiente. Igualmente, en caso de detectarse reincidencia en la comisión de excesos de peso grave y muy graves, el Servicio que haya tramitado las actas o boletines de denuncia, comunicará al órgano de inspección de la provincia o Comunidad donde tenga su residencia el cargador esta información por si procediera realizar una inspección al mismo, debiendo ésta prestar la asistencia activa y la cooperación que, en su caso, resulten necesarias.

Se prestará especial atención, además de a los vehículos pesados, a furgonetas de reparto, y a los tractores agrícolas.



Se realizarán controles simultáneos en todas las provincias, contemplándose campañas especiales de control de peso.

Para intensificar y modernizar este tipo de control, recientemente, la Dirección General de Movilidad y Transportes ha actualizado parte de los equipos software de las básculas móviles.

9. Control de la morosidad

La lucha contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera constituye una de las prioridades políticas de la Unión Europea, que se ha traducido en la aprobación de sendas directivas sobre la materia. La Directiva 2000/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de junio de 2000, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, y la vigente Directiva 2011/7/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, que derogó la anterior.

En el ámbito concreto del transporte de mercancías por carretera, la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, regula en su artículo 41 el supuesto de demora en el pago del precio, delimitando claramente el momento a partir del cual el deudor incurre en mora y con la voluntad, asimismo, de evitar pactos de contenido abusivo para el porteador. Dicha Ley establece remisiones en la regulación sobre esta materia a la Ley 3/2004, de 29 de diciembre.

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, introduce un nuevo tipo infractor por el incumplimiento del plazo máximo legal de pago de sesenta días a contar desde la fecha de recepción de las mercancías prestación de los servicios de acuerdo con lo previsto en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre.

A tal efecto, se comprobará la facturación de las empresas y los justificantes del pago de cada una de las facturas emitidas correspondientes a los servicios de transporte realizados, para controlar que se cumple con el límite máximo legal de pago.

Las infracciones se encuentran tipificadas en los artículos 140.40 y 141.26 de la LOTT.

10. Control prohibición carga y descarga

El Real Decreto ley 3/2022 de 1 de marzo, introdujo como principal novedad es la limitación de la participación activa de los conductores profesionales en las operaciones de carga y descarga de las mercancías y de sus soportes y envases, salvo en aquellos supuestos en los que, por razones de eficiencia de la operación, pero fundamentalmente de la segu-



riedad del conductor, como consecuencia del específico tipo de transporte o las condiciones concretas en que dicha actividad se desempeña, está justificado que sea él el que lleve a cabo dichas tareas.

Respetando íntegramente los pactos entre las partes del contrato sobre a quién corresponde asumir la responsabilidad de llevar a cabo las operaciones de carga y descarga, ya sea el cargador y destinatario o el porteador, la reciente normativa pretende proteger a la parte más vulnerable del proceso y que sufre los eventuales efectos de la imposibilidad de las empresas transportistas de negociar en otro sentido, así como de una prevención de la seguridad del conductor más formal que material derivada de la dinámica específica del mercado de transporte.

Se ha establecido esta medida por seguridad del propio conductor configurándose como una regla de aplicación en todos los supuestos de carga y descarga que se lleven a cabo. Se prevé expresamente, también, que esta actividad debe remunerarse con carácter independiente del precio del transporte y se exige la especificación de esta contraprestación en la factura, cuando se lleve a cabo por el porteador.

En consonancia con todo ello y ante la gravedad de su incumplimiento, se ha introducido nuevas infracciones en la Ley 16/1987, de 30 de julio, cuyo control se continuará priorizando a lo largo del año 2024.

Será en las inspecciones presenciales que se realicen en las empresas de transportes y en las cargadoras donde se constatará el cumplimiento de estas disposiciones. Asimismo se controlará el uso correcto del selector del tacógrafo durante las operaciones de carga y descarga.

11. Control precio del transporte

Para tratar de garantizar que el precio del transporte sea superior a los costes y gastos individuales efectivos en que incide el transportista, considerando necesario exigir que los contratos de transporte referidos a un único envío que se realicen con el transportista efectivo se documenten por escrito, así como que en la documentación contractual aparezca expresamente el precio del transporte con referencia a los gastos conexos, exigiéndose que dicho precio del transporte sea igual o superior a los costes individuales efectivos asumidos por el transportista. E Real Decreto Ley 14/2022, de 1 de agosto incorpora a la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, nuevas infracciones derivadas de la vulneración de las nuevas normas.

En los casos de contratos referidos a un único envío, se comprobará que el pago al transportista efectivo cubre el total de costes efectivos individuales incurridos o asumidos por él, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, siempre que exista una asimetría entre las partes



en el contrato de transporte. También se tendrá en cuenta el precio convenido en las cartas de porte así como las condiciones pactadas. En este caso para una eficaz inspección es muy necesario que figuren dichos datos.

En este tipo de actuaciones se priorizará las empresas denunciadas.

12. Transportes de Mercancías Peligrosas.

Se velará por el cumplimiento de los requisitos exigidos por la normativa vigente, destacando el Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas (A.-D.R.), en su versión 2023 y el Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero. Asimismo es de destacar la Directiva (UE) 2022/1999, de 19 de octubre de 2022, relativa a procedimientos uniformes de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera, no obstante hasta que esa directiva sea traspuesta a nuestro ordenamiento jurídico es de aplicación la Resolución de 21 de noviembre de 2005, de la Dirección General de Transportes por Carretera, sobre la inspección y control por riesgos inherentes al transporte de mercancías peligrosas por carretera.

Se comprobará, conforme a las citas normativas, que los vehículos lleven a bordo la documentación de la mercancía transportada, carta de porte, panel naranja, etiquetado de los bultos, homologación de envases y vehículos.

A fin de facilitar la realización del control en la carretera por los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil -ATGC, la Dirección General de Transporte Terrestre, ha desarrollado una nueva funcionalidad dentro de la aplicación de transportes accesible desde las Tablets que permite elaborar la lista de control de manera casi automática. Esta funcionalidad está operativa desde finales de 2020, y es obligatorio que se cumplimenten todos los datos por parte del agente para que la aplicación permita cerrar ese control y poder abrir uno nuevo.

Igualmente se controlará que las empresas que realicen actividades relacionadas con las operaciones carga, embalado, llenado, descarga o transporte de mercancías peligrosas por carretera, remitan antes del 31 de marzo informe anual de manera telemática, conforme a lo establecido en la Orden FOM/606/2018, de 25 de mayo.

13. Transporte Público realizado por no residentes en España.

Este tipo de control será prioritario para 2024. El transporte realizado por no residentes en España, ya sea éste de carácter internacional o interior (cabotaje), debe ser controla-



do en carretera con carácter preferente. Es necesario incrementar esta misión a fin de evitar que las empresas extranjeras hagan competencia desleal a las españolas y tomen conciencia de que en nuestro territorio se llevan a cabo los debidos controles. Esta inspección se realizará sobre todo en lo que se refiere a tiempos de conducción, excesos de peso y autorización pertinente de transporte internacional.

Por petición expresa del Comité Nacional del Transporte, debe ser considerado objetivo importante, de acuerdo con el Plan Nacional de Inspección, el control del cabotaje. En este sentido hay que tener en cuenta el el Reglamento CE 1072/2009, de 21 de octubre, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera, tras la derogación normativa de la Orden FOM/2181/2008, de 22 de julio, por el Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero que modifica al ROTT.

En la línea de lo señalado en el Plan Nacional, se perseguirá como objetivo prioritario la actividad de las llamadas empresas buzón, que realizan una actividad claramente defraudatoria incumpliendo la normativa de cabotaje. Se trata en realidad de empresas que establecen su sede en estados miembros cuyos costes laborales y de seguridad social son inferiores a los de aquellos estados miembros en los que la empresa realiza realmente sus actividades, consiguiendo de manera fraudulenta reducir costes que implica la contratación de trabajadores.

En carretera ayudará a este tipo de control el hecho de que a partir del 2 de febrero de 2022, con la introducción manual del símbolo del país en el que entra después de cruzar la frontera de un Estado Miembro al comienzo de la parada de ese conductor en ese estado Miembro, favorecerá el control de las empresas extranjeras que realizan transporte nacional.

En estos controles se comprobará, por una parte, si las empresas extranjeras poseen la documentación necesaria para realizar este tipo de transporte, si se cumple la normativa relativa a la armonización de determinadas disposiciones en materia social, establecida en los Reglamentos CE n.º 561/2006 y 165/2014, así como las relativas al cabotaje.

Para la realización del control de los no residentes, se tendrá presente la Orden FOM/287/2009, de 9 de febrero, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestre en materia de prestación de caución a favor de personas no residentes en territorio español que cometan infracciones en España en materia de transporte.

El control se extenderá también a las empresas cargadoras que contratan transportistas que hayan sido sancionados por realizar transporte interior en España con vehículos ma-



tricolados en el extranjero incumpliendo las condiciones que definen las operaciones de cabotaje de conformidad con lo que establece la normativa comunitaria.

14. Control sobre la cualificación inicial (CAP) y formación continua de los conductores

El Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, regula la obtención del certificado de aptitud profesional, acreditativo de la correspondiente cualificación inicial, y de la realización de los cursos de formación continua, necesario para la conducción por vías públicas españolas de vehículos que efectúen una actividad de transporte por carretera y pertenezcan a empresas establecidas en cualquier Estado miembro de la Unión Europea, para la que resulte obligatorio estar en posesión de permisos de conducción de las categorías C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E, definidas en el Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo. Asimismo, incorpora al ordenamiento jurídico español las novedades introducidas por la Directiva (UE) 2018/645, exclusivamente en lo que a la Directiva 2003/59/CE se refiere, además de modificar algunos contenidos del Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio.

La inspección se centrará fundamentalmente en:

- Control del Certificado de Actitud Profesional que se realizará directamente en carretera dado que el permiso de conductor 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.
- Formación Continua: Se controlará la impartición de los cursos homologados por los centros ubicados en Andalucía, comprobando la asistencia de los alumnos inscritos, su impartición por profesores acreditados, y la concurrencia de los requisitos exigidos para la formación teórica y práctica. Asimismo se controlará el lugar de impartición de clases prácticas.

Desde el 1 de marzo de 2021 los centros de formación disponen de los sistemas de control de acceso biométrico con las características indicadas en la Resolución de 23 de julio de 2020.

15. Control de los certificados de conductor de terceros países.

El Reglamento (CE) nº 484/2002, del Parlamento y del Consejo, de 1 de marzo de 2002, por el que se modifican los Reglamentos (CEE) número 881/92 y (CEE) número 3118/93 del Consejo vino a establecer el certificado de conductor de terceros países no pertenecientes a la Unión Europea para la realización de transporte nacional de mercancías o de



viajeros en autobús, ya sea público o privado y se dictan las normas para su expedición, contenido, características y plazo de validez.

Con la Orden FOM/3399/2002, de 20 de diciembre (BOE nº 8, de 9 de enero de 2003), las empresas deben solicitar dicho certificado, debiendo acreditar el alta en la Seguridad Social del conductor, a tal efecto se controlará de manera periódica el alta de los trabajadores en la Seguridad Social, tras haber obtenido el certificado.

Además, se comprobará que las empresas devuelven el certificado al órgano que corresponda, en virtud, de lo previsto en el artículo 3 de dicha Orden. Dicho incumplimiento será sancionable como infracción grave de acuerdo con lo previsto en la LOTT.

Asimismo, en carretera se comprobará que se lleve dicho documento original a bordo.

Cuando se detecten empresas incumplidoras se pondrá en conocimiento de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

16. Control del cumplimiento de las condiciones esenciales de las concesiones en los Servicios de Transporte Público Regular de viajeros.

En 2024 se continuarán realizando este tipo de control mediante campañas especiales a fin de asegurar que se cumplan las condiciones establecidas en los respectivos contratos y se desarrollan con las debidas garantías para los usuarios del servicio.

En la realización de estas actuaciones, será objeto de una especial atención inspectora preferente las reclamaciones de los usuarios que afecten a las distintas concesiones, se establecerán por la Inspección en las distintas provincias puntos de control en paradas, apeaderos y estaciones de autobuses, para verificar el cumplimiento de de las condiciones esenciales pactadas en el contrato, en particular, las relativas a las tarifas, tráficos, itinerarios, número de expediciones, calendarios, horarios, lugares de parada, condiciones de seguridad y limpieza, , atención a las reclamaciones de los usuarios, cobertura suficiente del seguro obligatorio de viajeros y atención a los derechos de información de los usuarios.

Se tendrá especial atención en este tipo de transporte a las condiciones de accesibilidad para las personas con movilidad reducida, de acuerdo con la normativa vigente.

Deberá igualmente prestarse especial atención al cumplimiento de la antigüedad máximas de los vehículos, edad media de la flota prevista en cada título concesional y en caso de que tengan que ser sustituidos, se mantenga el número de vehículos adscritos establecido en dicho título.



Dado que los Consorcios de Transportes constituidos en diferentes Áreas Metropolitanas en Andalucía han asumido la gestión de gran número de servicios de transporte público regular de viajeros, se entablarán las relaciones de coordinación y comunicación adecuadas en el desarrollo de las labores de inspección y comprobación en los servicios que sean de su competencia, así como con las Delegaciones Territoriales de Consumo de la provincia respectiva, a las que pueden llegar quejas y reclamaciones en esta materia.

17. Transporte escolar y de menores.

Se prestará atención preferente al transporte escolar y de menores, velando por el cumplimiento de lo dispuesto en el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril. Se verificará que disponen de autorización especial en vigor, así como el cumplimiento de las condiciones del contrato relativas a las características técnicas del vehículo, antigüedad, distintivo indicativo de transporte de menores, la presencia de acompañante con conocimientos en los sistemas de seguridad del vehículo, velocidad, etc. ante la necesidad que el mismo se preste con todas las garantías de seguridad.,

Se controlará que los vehículos provistos de tacógrafo que combinen conducciones mixtas, registren todas las conducciones, debiendo registrar como “otros trabajos” las conducciones exentas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6.5 del Reglamento CE 561/2006.

Este control debe realizarse con carácter prioritario a la entrada de los centros escolares, una vez los menores han abandonado el vehículo e ingresado en el centro educativo, a fin de causarles las menores molestias posibles.

Además durante este año 2024, se organizarán controles específicos de alcohol y drogas en coordinación con la Guardia Civil y Policía Local.

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil ha de actuar en el ejercicio de estos controles, en coordinación con los Departamentos de Autorizaciones y Concesiones de las Delegaciones Territoriales y cuando sea necesario, de los Servicios Centrales de la Consejería.

18. Control de transporte de viajeros en vehículos taxis y vehículos de arrendamiento con conductor (VTC)

El crecimiento del fenómeno del intrusismo en este sector, por el que se realiza actividad de transporte careciendo de cualquier tipo de título habilitante, hace necesario intensificar estos controles, convirtiéndose en objetivo prioritario, fundamentalmente en aque-



llas zonas de mayor afluencia de potenciales pasajeros de este tipo de transporte ilegal, articulando y programando actuaciones concretas en coordinación con otras autoridades y administraciones afectadas, fundamentalmente con la Administración local.

En 2024, se realizarán controles de vehículos turismo hasta 9 plazas, incluido el conductor, para detectar el transporte ilegal que en cada caso se cometa y se intensificarán los controles en carretera y sede de empresas. Asimismo, se ordenará la inmovilización de vehículos sin autorización, hasta el abono de la sanción cuya cuantía se ha elevado hasta 4.001€.

Conscientes de que la dificultad principal de estos controles radica en la obtención de las pruebas acreditativas del hecho infractor, es necesaria la colaboración de la Policía Local en cuanto que, por razones de su competencia y ubicación en el territorio, posee un más completo y directo conocimiento de la actividad que se va a inspeccionar. En ese sentido, se han están formalizando Convenios con los Ayuntamientos que incluyen, el suministro de dispositivos informáticos y la colaboración en la formación de los agentes para mejorar la eficacia y calidad de las actuaciones inspectoras para este tipo de transporte.

A tal fin, se intensificarán los controles en carretera en todas las provincias, en los que se comprobarán, entre otros aspectos, para las autorizaciones VT : vigencia de la autorización y de la licencia, el régimen tarifario y exposición en lugar visible del cuadro de tarifa, seguros obligatorios, revisión taxímetros, condiciones de limpieza, contratación previa en puertos y aeropuertos, condiciones técnicas de los vehículos y libro de reclamaciones.

Para las autorizaciones VTC,deberá de tenerse en cuenta la normativa que establece el Decreto Ley 8/2022, de 27 de septiembre por el que se modifica la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Transportes Urbanos y Metropolitanos de viajeros en Andalucía, una vez transcurrido el periodo transitorio que estableció la Disposición Transitoria Única del Real Decreto- Ley 13/2018, de 28 de septiembre. Se comprobarán los siguientes aspectos: vigencia de la autorización, comunicación previa de los servicios al Registro VTC,inicio del servicio en la Comunidad Autónoma donde tiene domiciliada la autorización, cumplimiento de la documentación de control a bordo del vehículo, que no se produce captación de clientes, y las características técnicas del vehículo(clasificación VTC en el permiso de circulación, dimensiones, color, distintivos,limpieza y seguridad).

Asimismo se tendrá en cuenta para este tipo de control de transporte las condiciones de accesibilidad para las personas con movilidad reducida, de acuerdo con la normativa vigente.



Igualmente, se velará que en los vehículos no se realicen transporte de paquetería, toda vez que no reúnen las condiciones legales y técnicas necesarias para realizar este tipo de servicio, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 42.3, 55 y 63 de la LOTT

IV. ACTUACIONES Y SEGUIMIENTO.

Con el fin de mejorar la calidad y eficacia de las actuaciones inspectoras a desarrollar en ejecución del presente Plan de Inspección, cuatrimestralmente se planificará las actuaciones concretas a desarrollar dentro de nuestra comunidad, en Anexos independientes al presente Plan, que tendrán carácter de documentos reservados. Dicha planificación incluirán tanto acciones dirigidas a la sede de las empresas, como controles en carretera.

Se realizará, asimismo, un seguimiento de los resultados de las distintas actuaciones llevadas a cabo en función de los objetivos marcados. Se realizará la recopilación de los datos que se obtengan en un informe, a tal efecto elaborado por cada Inspección provincial, y se evaluarán a efectos de las conclusiones pertinentes, sin perjuicio de que dichos datos, de carácter cuatrimestral, se pongan, en su caso, a disposición de las respectivas asociaciones profesionales de transportistas de nuestra Comunidad Autónoma.