

**PLAN DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTE POR CARRETERA DE ANDALUCÍA
2025**





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 vi-



gilancia 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 2025, aprobado por el Estado y elaborado en sede de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, 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, ya esta implantada la aplicación NSGE elaborada por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para la tramitación de procedimientos sancionadores sobre infracciones que tengan su origen en los artículos 197,198 y 199 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (ROTT), dándose cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 53 de dicho Reglamento que establece la obligatoriedad de utilizar las aplicaciones diseñadas por dicho Ministerio.

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

El artículo 43.2 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT) 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.

En los controles se verificará la competencia profesional del gestor, su vinculación permanente con la empresa, el correcto desempeño de sus funciones, el régimen de afiliación a la seguridad social, grupo de cotización y tipo de contrato de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 112 y 113 del ROTT .

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.

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 2006/22 CE 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.

En Andalucía, el número de jornadas a controlar en empresas para 2025 está previsto que sean 281.927 jornadas.

Como novedad, a partir del 1 de enero de 2025, el periodo a controlar será de 56 días tanto en carretera como en los requerimientos en sede de empresa.

Se dará prioridad a las empresas más infractoras, y a denunciadas o sancionadas por manipulación con independencia 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.

Por último, se verificará en controles de carretera, en función de la fecha de matriculación del vehículo y del tipo de operación que se esté realizando, que la versión del tacógrafo es la adecuada, teniendo en cuenta que a partir del 1 de enero de 2025, deben es-



tar equipados con un tacógrafo inteligente versión 2, los vehículos en servicio que tenían instalado un tacógrafo analógico o digital de primera generación que realicen transporte internacional. En cuanto a los vehículos en servicio equipados con tacógrafo inteligente de versión 1, deberán sustituir ese tacógrafo por uno de generación 2 a partir del 18 de agosto de 2025 para realizar el transporte internacional.

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 manipulación 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 de transporte.



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.

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.

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 las habilitaciones y autorizaciones correspondientes.

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 Trans-



porte y las Fuerzas de Vigilancia en carretera -Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil- utilizando las básculas tanto fijas como móviles habilitadas al efecto.

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

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 tradujo 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 Directiva 2011/7/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011.

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.



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 seguridad 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.

Se continuará priorizando este tipo de control a lo largo del año 2025.

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 garantizar que el precio del transporte sea superior a los costes y gastos efectivos en que incide el transportista, en los controles se supervisará de acuerdo con lo establecido en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, el contenido de las cartas de porte, la emisión de las mismas cuando procedan y a aquellos documentos contractuales en los que venga reflejado el precio.

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 2025 y el Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, siendo de aplicación la Directiva (UE) 2022/1999, de 19 de octubre de 2022, relativa a procedimientos uniformes de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera. Asimismo se aplicará 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.

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 transportistas comunitarios no nacionales

Este tipo de control será prioritario para 2025. El transporte realizado por transportistas no residentes en España, ya sea éste de carácter internacional o interior (cabotaje), debe ser controlado en carretera con carácter preferente. Es necesario incrementar estos controles a fin de evitar la competencia desleal y el fraude. En estas inspecciones se controlará sobre todo la disponibilidad de la licencia comunitaria, las comunicaciones de las declaraciones de desplazamiento así como la documentación para realizar este tipo de transporte.

Será fundamental para este tipo de control, los tacógrafos inteligentes versión 2 que deben portar los vehículos pesados dedicados al transporte internacional a partir de 2025 dado que permiten la grabación automática de datos en paso fronterizo y el registro de ubicación en operaciones de carga y/o descarga.

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

A nivel comunitario las Directivas (UE) 2018/645 y 2003/59/CE establecen la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera.



Por otra parte, 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.

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.

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

De acuerdo con la nueva Orden TRM/59/2025 de 20 de diciembre, por la que se regula el certificado de conductor para la realización de la actividad de transporte público internacional de mercancías por carretera que deroga la anterior Orden FOM/3399/2002, de 2002, de 20 de diciembre, se deberá obtener el certificado de conductor de tercer país para la realización de la actividad de transporte público internacional de mercancías por carretera cuando el conductor sea un nacional de un tercer país no perteneciente a la Unión Europea y no sea residente de larga duración

Asimismo se comprobará por la inspección la devolución del certificado de conductor y la copia legalizada del mismo tan pronto como dejen de cumplirse las condiciones que dieron lugar a su expedición y, especialmente, cuando el conductor cause baja en la empresa.

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



En la realización de estas actuaciones, 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, antigüedad máxima de los vehículos, 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.

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 2025, 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)

En 2025 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. 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 principalmente 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, cumplimentación 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.

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.