

**PLAN DE**  
**INSPECCIÓN DE**  
**TRANSPORTE**  
**POR CARRETERA**  
**A EFECTUAR EN**  
**EL AÑO 2005**

**PLAN DE INSPECCION DE TRANSPORTE**  
**POR CARRETERA A EFECTUAR EN EL**  
**AÑO 2005**

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (B.O.E. 31-7-87) modificada por la Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transportes por carretera (B.O.E. 9-10-03), prevén la posibilidad de elaboración de planes de inspección, necesarios para que los servicios de inspección tengan una actuación prioritaria respecto a las infracciones que en cada momento tengan una mayor incidencia e impliquen una mayor perturbación en la ordenación del transporte.

Por su parte el Plan Nacional de Seguridad Vial del año 2005 en relación con el transporte por carretera, como en años anteriores, establece dentro de sus acciones básicas un plan sistemático de vigilancia en el que se dedicará atención preferente al transporte escolar y de menores; al de mercancías peligrosas; tiempos de conducción y descanso; tacógrafos, excesos sobre los pesos máximos autorizados, así como a los transportes realizados sin el correspondiente título habilitante, entre otros.

El control del incumplimiento de la normativa en materia de transporte por carretera, constituye el pilar fundamental de las funciones atribuidas a la Inspección del Transporte Terrestre, para conseguir los fines que le han sido encomendados.

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

Por todos es reconocido que, la minoración de conductas infractoras, únicamente puede reportar beneficios para el sector, ya que su reducción mejorará la competencia entre empresas. Es evidente que, la finalidad de la actuación inspectora es, con carácter general, mejorar el grado de cumplimiento de la normativa en vigor, hasta límites razonables, en que el fraude existente no afecte de manera significativa a la ordenación del transporte por carretera. Pero no es menos cierto también, que la actuación inspectora debe tener un carácter más intensivo respecto

a aquellas empresas que, de forma fraudulenta, distorsionan en mayor medida la competencia, porque es de todo punto necesario, restablecer la disciplina en el sector, sobre todo frente a aquellas conductas que más perjuicios producen.

Para ello es necesario llevar a cabo actuaciones de investigación e información que lleven a los Servicios de Inspección a localizar bloques de fraude que hagan más eficaz su actuación.

La delegación de competencias que, a través de la Ley Orgánica 5/1987, el Estado ha hecho a favor de las Comunidades Autónomas, hace que sean diferentes Administraciones Públicas las que tengan competencia inspectora en materia de transporte por carretera. Sin embargo, ello no es incompatible con una concepción unitaria del control a realizar, que integre y coordine las actuaciones a llevar a cabo por las distintas administraciones, lo cual justifica una planificación anual, donde no solo se fijen los objetivos a conseguir sino también la forma coordinada de llevarlos a cabo. Esta coordinación y actuación unitaria en todo el territorio nacional evitará que haya un mayor fraude en determinadas zonas por falta de control, lo que situaría a las empresas desleales, ubicadas en dichas zonas, en una situación de ventaja que de no acabar con ello podría dar lugar incluso a un desplazamiento del fraude hacia esas zonas huyendo de aquellas otras donde el control es más intensivo.

Por ello, la elaboración del Plan de Inspección, a llevar a cabo en el año 2005, como en años anteriores, ha contado con la participación de todos los organismos competentes en materia de inspección de las Comunidades Autónomas y es necesario que sea aprobado por los responsables de la ordenación del transporte por carretera, tanto a nivel estatal como autonómico. Por eso ha sido elevado, para su aprobación definitiva, a la Comisión de Directores Generales de Transporte celebrada los días 3 y 4 de febrero en Santiago de Compostela.

La participación de otros agentes, en la planificación inspectora, se ha considerado absolutamente indispensable, por la aportación que al mismo pueden hacer como consecuencia del conocimiento y experiencia que del sector tienen. Así se han recogido en el Plan Nacional de Inspección para el año 2005, las observaciones y recomendaciones formuladas por el Comité Nacional del Transporte por Carretera, como órgano representativo de las empresas que conforman el sector, y por las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera (Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y Policía Foral de Navarra) cuya experiencia siempre supone una apreciable mejora para la planificación inspectora.

Otro objetivo del Plan Nacional de Inspección, es seguir con la potenciación e incorporación de nuevas tecnologías a la actuación inspectora que aumente su calidad y eficacia. Se ha

dotado a las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera de instrumentos electrónicos que garanticen el buen funcionamiento de los tacógrafos y de los limitadores de velocidad. El nuevo tacógrafo digital a implantar en este año va a hacer necesario la fabricación de máquinas lectoras así como de equipos y programas informáticos totalmente nuevos que permitan conocer la actuación de las empresas por lo que a los tiempos de conducción y descanso de sus conductores se refiere.

La implantación por la Dirección General de Tráfico de nuevos instrumentos, auténticos ordenadores, que faciliten la actuación de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, debe ser aprovechada, desde el principio, para que esos nuevos instrumentos sean utilizados no solo desde el punto de vista de la normativa de tráfico sino también desde el punto de vista de la normativa de transporte, con el fin de mejorar y agilizar, las denuncias y los procedimientos sancionadores que aquellos conllevan, todo ello dentro de las necesarias garantías que deben presidir estas actuaciones. Todo esto, va a suponer una modernización relevante en la actuación inspectora de los próximos años.

Los cambios que se producen en el sector, hacen necesario adaptar la normativa a las nuevas situaciones, lo que supone, en ocasiones, nuevas obligaciones o nuevos documentos, tanto a nivel nacional como internacional, necesarios para cumplir

aquella. Lo que hará necesario una continua formación de los Servicios de Inspección y de las Fuerzas encargadas de la Vigilancia del Transporte en Carretera con objeto de, estar al tanto de las últimas novedades normativas.

La conveniencia de una actuación uniforme en la inspección y vigilancia del transporte, sobre todo en carretera, hace aconsejable la elaboración de manuales de control. Estos, por una parte van a facilitar la actuación inspectora pero por otra deben tender a una actuación uniforme por parte de las personas encargadas del control. Esto ya se está llevando a cabo a nivel internacional y como ejemplo podemos poner la Directiva 50/95 sobre el control de transporte de mercancías peligrosas por carretera, que especifica cómo debe hacerse un control de este tipo en carretera y qué documentos deben solicitarse. Así como el Acuerdo de Eurocontrol-Route del que forman parte Francia, Alemania, Bélgica, Holanda, Luxemburgo, Reino Unido e Irlanda, Polonia y Austria, cuyo objetivo prioritario es la formación de controladores a nivel de los países partícipes, la uniformidad de los controles y el intercambio de información.

En otro orden de cosas sería aconsejable, seguir promoviendo el acercamiento con otros organismos inspectores para poder realizar conjuntamente inspecciones bien en carretera bien en empresas. Esto nos da una visión completa del

cumplimiento de las diversas normativas por parte de las empresas de transporte.

Por último, sería aconsejable que, cada Administración inspectora, por una parte cuantificara las actuaciones a realizar anualmente y por otra hiciera un seguimiento estadístico de los resultados obtenidos. Con lo primero, se conseguiría un compromiso que incentivaría la función inspectora a alcanzar los objetivos fijados por cada Administración y a nivelar, en proporción a los medios disponibles en cada caso, el grado de control en todo el territorio nacional. Con lo segundo, se tendría un conocimiento preciso de los resultados del Plan Nacional, necesarios para conocer el grado de cumplimiento del mismo y para su difusión en el sector, lo que debe hacerse con la mayor rapidez posible una vez finalizado el Plan.

El Plan de Inspección que se propone para el año 2005, pretende que con su cumplimiento se generen importantes beneficios para el sector, contribuyendo a la minoración de la competencia desleal en el mismo, y a la consecución de una mejor ordenación del transporte por carretera.

Con la finalidad de obtener los resultados antes mencionados, se propone fijar unos objetivos en materia de control, que constituyan la base del Plan de Inspección para el año 2005 y que se centren de forma prioritaria en las siguientes áreas:





## **1. CONTROL SOBRE LA REALIZACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO AL AMPARO DE LA CORRESPONDIENTE AUTORIZACIÓN**

En lo referente a este apartado, debe controlarse el que el transporte público se realice amparado en la correspondiente autorización de transporte en vigor. La autorización de transporte es el elemento básico de control en el transporte por carretera, en tanto en cuanto, su otorgamiento determina el cumplimiento de todos los requisitos cualitativos exigidos tanto por la normativa comunitaria como por la normativa interna de nuestro país, requisitos que vienen a determinar el acceso al mercado con todas las garantías para que las empresas compitan lealmente entre sí, sin posiciones de ventaja.

El hecho de realizar transporte sin la correspondiente autorización supone eludir los filtros de control establecidos por el ordenamiento jurídico del transporte por carretera. Pensemos que quién realiza transporte sin autorización puede no cumplir los requisitos de acceso a la profesión, puede no tener datos de alta en la seguridad social a sus empleados, puede no estar al corriente del pago de sus obligaciones fiscales, etc... Todo ello, puede poner a estas empresas en una situación de ventaja respecto a las empresas que sí cumplen estos requisitos, lo cual no debe ser

tolerado por los órganos que tienen encomendada la inspección y vigilancia del transporte en carretera.

Este control debe incluir así mismo a los operadores de transporte, en el sentido de que realicen su actividad al amparo de la correspondiente autorización.

## **2. CONTROL SOBRE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS QUE NO HAN EFECTUADO EL VISADO DE SUS AUTORIZACIONES EN EL AÑO 2004**

En la reunión con el Grupo de Trabajo de Inspección y el Comité Nacional de Transportes por Carretera, el día 24 de octubre de 2002, se acordó el controlar a las empresas que no realizaron el visado en el año anterior, a fin de evitar la competencia desleal que esto representa para el resto del sector.

En el año 2004 han tenido que realizar el visado de autorizaciones, las empresas del sector de transporte de mercancías de servicio público y operadores de transporte de ahí la importancia de comprobar en el año 2.005, si las empresas que no realizaron el visado correspondiente han seguido teniendo actividad, para en el caso de que así fuera, tomar las medidas necesarias para evitar que sigan realizando transporte público de mercancías o actividades auxiliares sin la preceptiva autorización.

### **3. CONTROL DE EXCESOS DE PESO**

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

Este tipo de control, también incluido en el Plan Nacional de Seguridad Vial, debe realizarse desde dos vertientes, una en las empresas cargadoras y, otra, en carretera. Si bien, dada la dificultad, en ocasiones, del control de estos excesos en empresas cargadoras, se recomienda la utilización de básculas fijas o móviles en carretera.

Al no disponer la Administración del Estado de básculas de pesaje, ya sean fijas o móviles, es esencial a este respecto la actuación coordinada de los Servicios de Inspección de las Comunidades Autónomas y de las Fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera, estableciendo planes tendentes a conseguir los mejores logros con los medios de que dispongan.

Con ello, se sigue dando cumplimiento al compromiso adquirido, el 4 de octubre de 2000, por el Gobierno y por la

Conferencia Nacional del Transporte con el Sector de transporte de mercancías y al Acuerdo de la Comisión de Directores Generales de Transportes de las Comunidades Autónomas y del Gobierno de fecha 21 de octubre de 2.004, tendente a la intensificación del control de los excesos de peso, al tener éste comportamiento ilícito gran repercusión en las condiciones de competencia.

#### **4. MANIPULACIONES DEL TACÓGRAFO Y DEL LIMITADOR DE VELOCIDAD**

En cuanto a las posibles manipulaciones del tacógrafo, se viene detectando un aumento de ellas, tanto en vehículos nacionales como en vehículos extranjeros. Así lo entiende, también, la Comisión, teniendo en cuenta, que la entrada en vigor de la instalación en los vehículos del nuevo tacógrafo digital será a partir del 5 de Agosto de 2.005, indicando en el Reglamento (CEE) 2.135/98, que “las infracciones y los fraudes hacen peligrar la seguridad en la carretera y son inaceptables, por consideraciones de competencia”.

Se ha dotado a las Fuerzas de vigilancia del transporte por carretera de un aparato electrónico, debidamente homologado, para la detección de manipulaciones en los tacógrafos, y en los limitadores de velocidad lo que facilitará considerablemente su control. Se ha instado a dichas fuerzas para que intensifiquen los controles en carretera, en donde es más factible encontrar las

manipulaciones habida cuenta que muchas de ellas son prácticamente imposibles de detectar en las inspecciones de discos que se vienen realizando en las oficinas de las distintas Administraciones.

También habrá que dotar a las distintas Fuerzas de vigilancia del transporte por carretera, de los medios suficientes, para realizar en carretera los controles necesarios relativos al nuevo tacógrafo digital.

Por ello, este tipo de control se debe convertir en uno de los objetivos prioritarios de la Inspección del Transporte y de las Fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera.

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

Son los propios Reglamentos CEE 3820 y 3821/85 los que, en sus exposiciones de motivos, establecen que son tres los aspectos regulados por dicha normativa: la igualación de las condiciones de concurrencia de las empresas de transportes; la mejora de las condiciones sociales de los conductores de los vehículos y la mejora de la seguridad vial.

Es por ello, por lo que los tiempos de conducción y descanso también se deben convertir en uno de los objetivos prioritarios de la Inspección del Transporte y de las Fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera.

Respecto al control de los tiempos de conducción y de descanso, se puede realizar tanto en carretera como en las oficinas de las Administraciones Públicas, debiéndose en su análisis tener en cuenta el recorrido; contrastar el kilometraje desde su origen con el que consta en el disco; verificar que el servicio se inicia donde finaliza el anterior, etc.

Como quiera que, del análisis en carretera de los discos no se puede detectar la totalidad de las infracciones que se pueden cometer en materia de tiempos de conducción y descanso, al estar los conductores sólo obligados a llevar el disco del último día de la semana anterior que condujo y los de los días de la semana en curso, es por lo que se hace preciso efectuar este tipo de inspección en las empresas, a fin de verificar si se cumple la normativa sobre conducción y descanso.

La inspección de las jornadas de conducción de los conductores profesionales, viene impuesta por imperativo legal, ya que el artículo 2 de la Directiva de la CEE 599/88, establece que todos los Estados miembros tendrán, cuando menos, que analizar un 1% de las jornadas de trabajo que se produzcan en su país en el

sector del transporte por carretera. A este fin en nuestro país tendríamos que analizar, al menos, 1.050.000 jornadas de trabajo para dar cumplimiento a esta Directiva.

También esta Directiva exige que, al menos un 25% de los controles se efectúen en la sede de las empresas y el 15%, al menos en carretera.

Con los controles expresados en este punto y en el anterior, se da cumplimiento también a uno de los compromisos adquiridos por el Gobierno y la Conferencia Nacional del Transporte en los acuerdos de 4 de octubre de 2000.

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

Aparte de la regulación específica del transporte de mercancías peligrosas, contenida en la LOTT, la Directiva 95/50/ CE, de 6 de octubre de 1995, modificada por la Directiva 2001/26 de 7 de mayo, contiene un procedimiento de control de este tipo de transporte, a fin de que el mismo sea uniforme. A tal efecto, la citada Directiva estableció un modelo específico de hoja de control, a utilizar, a partir de 1 de enero de 1997, por los servicios de control de los distintos países en el transporte de mercancías peligrosas debiéndose entregar una copia de dicha hoja



al conductor del vehículo a efectos de evitar duplicidad de controles durante un mismo servicio.

La Dirección General del Transporte por Carretera editó en su día ejemplares suficientes que fueron entregados a las Fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera y actualmente se está llevando a cabo una edición actualizada de la referida hoja de control, que igualmente será distribuida entre las citadas Fuerzas.

Aparte de que en el Plan Nacional de Seguridad Vial figure el control del transporte de mercancías peligrosas entre sus objetivos, la Inspección del Transporte, ha incluido este tipo de control entre sus objetivos prioritarios.

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

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

Los datos estadísticos señalan que, en los últimos 5 años, el volumen de infracciones cometidas por transportistas extranjeros, se ha incrementado casi en un 100%, habiéndose incluso reducido el número de vehículos controlados en el año 2001.

Debe incrementarse este control que, únicamente puede llevarse a cabo en carretera, a fin de evitar que empresas extranjeras hagan competencia desleal a las españolas y tomen conciencia de que en España se llevan a cabo los necesarios controles para velar por el cumplimiento de la normativa tanto interna como comunitaria.

Este tipo de control, está encaminado, por una parte, a comprobar si las empresas extranjeras poseen las autorizaciones pertinentes para poder realizar transporte y, por otra, a verificar si se cumple la normativa relativa a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector del transporte por carretera, establecida en el Reglamento CEE nº 3820/85 y la relativa al peso de los vehículos. Este control es bien acogido por el sector del transporte nacional, pues su incumplimiento podría afectar a las condiciones de competencia, lo que se traduciría a una mayor competitividad del transportista extranjero sobre el nacional, lo que debe impedirse en la medida de lo posible.

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

Se viene detectando el uso de licencias comunitarias expedidas por Portugal en aplicación del Reglamento CEE 881/92 y

de la Directiva 84/647/CEE, por parte de empresas españolas para realizar transporte interior de mercancías por carretera en España.

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

Esto se debe en gran parte a que dichos transportistas en España no hubieran accedido al mercado de transporte. Por un lado, muchos de ellos no cumplen las condiciones que se exigen para obtener una autorización administrativa de transportes para ejercer la actividad, ya sea como consecuencia de la falta de capacitación profesional, así como por los requisitos cualitativos que se exigen para entrar en el mercado nacional e internacional, como son, tener cuando menos 3 vehículos de menos de 2 años, 60 TM. de carga útil, una capacidad económica con un total de 19.000 euros y el 80% de conductores con relación al número de vehículos y en el mercado de ámbito local con un radio de acción de 100 Km., se exige también tener cuando menos 2 vehículos de menos de 6 años, una capacidad económica de 14.000 euros y el resto de los requisitos indicados para el ámbito nacional e internacional y por otro, en muchas ocasiones el trabajar de esta forma lleva consigo una reducción muy importante en sus costos, circunstancia que influye en los beneficios y en el precio del transporte.

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

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

B) La empresa española alquila un camión sin conductor en Portugal, ponen la copia de la licencia comunitaria a dicho camión y a continuación pasa a hacer transporte interior e internacional de mercancías en España, facturando como transportista español y no como portugués.

C) Entre varios empresarios españoles crean una empresa portuguesa, y adscriben sus vehículos a ésta, solicitan la licencia comunitaria portuguesa y las correspondientes copias de la

misma para los vehículos y posteriormente pasan a hacer transporte interior e internacional de mercancías en España cada uno individualmente, facturando por su cuenta como transportista español, en lugar de hacerlo en conjunto a través de la empresa portuguesa que han creado.

Por lo tanto, es preciso erradicar estas prácticas, mediante la actuación en carretera de las Fuerzas encargadas de su vigilancia y de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre de las Comunidades Autónomas y de la Administración Central.

#### **9.- CONTROL EN COOPERATIVAS DE TRABAJO ASOCIADO.**

Se viene detectando que algunas Cooperativas de Trabajo Asociado, vienen admitiendo como socios a determinados transportistas autónomos, que no cumplen los requisitos exigidos para acceder de forma independiente al mercado nacional e internacional de transportes por carretera.

La fórmula mercantil más usualmente utilizada por estas Cooperativas, es que dichos transportistas se hacen socios de la misma, compran el vehículo y lo ponen a nombre de la Cooperativa y esta pide la Autorización Administrativa de Transportes a su nombre para dicho vehículo. Posteriormente se permite a este transportista una actuación totalmente independiente de la

Cooperativa, buscando sus propios clientes y facturando a los mismos a su nombre como empresario autónomo y solamente abona a la Cooperativa una cantidad para atender a los gastos generales de la misma.

Esta actuación no es válida de conformidad con lo establecido en el Art. 140.17 de la Ley 16/1987, modificada por la ley 29/2003.

Es por lo que procede erradicar estas prácticas a través de las actuaciones de los Servicios de Inspección de Transportes de las Comunidades Autónomas y de la Administración Central y con ello se da cumplimiento al acuerdo de la Comisión de Directores Generales de Transportes de las Comunidades Autónomas y del estado de fecha 21 de Octubre de 2.004.

## **10.- CONTROL DE TRANSPORTE DE ESCOLARES Y DE MENORES**

A fin de que se cumpla lo dispuesto en el R.D. 443/2001, de 27 de abril, modificado por el R.D. 894/2002, de 30 de agosto sobre transporte escolar y de menores, es por lo que se considera que debe ser objeto prioritario el control de esta clase de transporte.

La alarma social que se produce en caso de accidente, hace que las autoridades, no solo desde un punto normativo sino también de control, garanticen la seguridad de estos transportes.

También este tipo de control, figura en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2.005.

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

#### **11.- CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES ESENCIALES DE LAS CONCESIONES EN LOS SERVICIOS REGULARES DE VIAJEROS**

Teniendo en cuenta las distintas reclamaciones que se vienen formulando por los usuarios de las líneas regulares de transporte de viajeros por carretera, sería conveniente intensificar las inspecciones sobre las mismas a fin de que por ellas se cumplan las condiciones establecidas en sus respectivos pliegos concesionales, especialmente precio, prohibiciones de tráfico, trasbordos injustificados, etc.

Son las Administraciones Públicas (AGE, CCAA) los titulares de los servicios regulares de viajeros de uso general, al tratarse de un servicio público. Estas autoridades deben velar porque el servicio a los usuarios se preste en las condiciones pactadas con los concesionarios y con las debidas garantías para aquellos.

## **12.- CONTROL DE CERTIFICADOS DE CONDUCTOR DE TERCEROS PAISES.**

El Reglamento (CE) N° 484/2002, de 1 de marzo de 2.002, aplicable a partir del 19 de marzo de 2.003, establece un certificado de conductor para la realización de la actividad de transporte internacional de mercancías al amparo de una licencia comunitaria realizado por conductores de terceros países.

Por otra parte, las autoridades españolas han creído conveniente ampliar este certificado no solo al transporte internacional, sino también al nacional, por lo que será obligatorio para todo aquel transporte que se realice al amparo de la correspondiente autorización.

El control de tal exigencia se considera conveniente llevarla a cabo tanto en carretera como en las empresas.



En carretera, las Fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte exigirán que los conductores de terceros países porten el correspondiente certificado en vigor.

En las empresas, los servicios de inspección deberán hacer un seguimiento, a fin de comprobar si los conductores de terceros países siguen en alta en Seguridad Social y no les dan la baja, quedándose con el correspondiente certificado, extremos que no se podrían constatar en carretera.

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

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

El hecho de que no se cumpla debidamente este requisito por las empresas puede dar lugar a una competencia

desleal con el resto de las mismas, por lo que se será preciso comprobar su cumplimiento por dichas empresas.

Con ello se da cumplimiento al acuerdo de la Comisión de Directores Generales de Transportes de la Comunidades Autónomas y del Estado de fecha 21 de Octubre de 2.004.

#### **14.- CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DEL REQUISITO DE CAPACIDAD ECONOMICA.**

El Real Decreto 1830/1999, de 3 de diciembre, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, establece en el Art. 40, la capacidad económica necesaria para garantizar la correcta puesta en marcha y la buena gestión de la empresa.

Las empresas que realicen transporte de mercancías o de viajeros deberán disponer de un capital y de reservas de, al menos, 9.000 Euros cuando utilicen un solo vehículo, a los que añadirán 5.000 Euros más por cada vehículo adicional.

El hecho de que no se cumpla debidamente este requisito por las empresas puede dar lugar a una competencia desleal con el resto de las mismas, por lo que se será preciso comprobar su cumplimiento por dichas empresas.

Con ello se da cumplimiento al acuerdo de la Comisión de Directores Generales de Transportes de la Comunidades Autónomas y del Estado de fecha 21 de Octubre de 2.004.

#### **15.- CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE ACREDITAR DE LAS OBLIGACIONES FISCALES, LABORAS Y SOCIALES.**

La Orden Ministerial de 24 de Agosto de 1.999, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transportes de mercancías por carretera, en sus Artículos 14 y 15, establece la obligación de acreditar el cumplimiento de las obligaciones fiscales, laborales y sociales de las empresas de transportes.

El hecho de que no se cumpla debidamente este requisito por las empresas puede dar lugar a una competencia desleal con el resto de las mismas, por lo que se será preciso comprobar su cumplimiento por dichas empresas.

Con ello se da cumplimiento al acuerdo de la Comisión de Directores Generales de Transportes de la Comunidades Autónomas y del Estado de fecha 21 de Octubre de 2.004.

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

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

El hecho de que no se cumpla debidamente este requisito por las empresas puede dar lugar a una competencia desleal con el resto de las mismas, por lo que se será preciso comprobar su cumplimiento por dichas empresas.

Con ello se da cumplimiento al acuerdo de la Comisión de Directores Generales de Transportes de la Comunidades Autónomas y del Estado de fecha 21 de Octubre de 2.004.

## **17.- INMOVILIZACIÓN DE VEHÍCULOS**

La inmovilización de vehículos es la medida cautelar de mayor eficacia ante el incumplimiento de determinadas infracciones (exceso de peso y tiempos de conducción y descanso, sobre todo).

La forma más efectiva de luchar contra estas conductas es la paralización del vehículo hasta que desaparezcan las causas que lo motivaron. Si hay un exceso de peso, hasta que se descargue del vehículo la mercancía que corresponda. Si existe un exceso de tiempo de conducción diario, hasta que se haga el descanso reglamentario, etc.

Con la entrada en vigor de la Ley 29/2003, de 8 de octubre, por la que se modifica parcialmente la LOTT, las inmovilizaciones serán siempre de carácter preceptivo. En su artículo 143.3 establece que al detectarse en carretera la comisión de infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los apartados 1, 4, 6, 8, 10, 19, ó 20 del art. 140, 4 ó 6 del art. 141, o bien los excesos en tiempos de conducción inferiores al 20% tipificados en el apartado 3 del art. 142, siempre que la distancia que todavía deba recorrer el vehículo para alcanzar su destino sea superior a 30 km., deberá ordenarse la inmediata inmovilización de los vehículos hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción.

Es cierto que en ocasiones el lugar donde se lleva a cabo un control no reúne las condiciones necesarias para proceder a la inmovilización de vehículos. Es preciso señalar que solo debe tomarse esta medida en tanto no se ponga en peligro la seguridad vial.

Pero es necesario recordar que las áreas de descanso y de servicio de las carreteras son elementos funcionales de las mismas según determina la propia legislación de carreteras (art. 55 del Reglamento de Carreteras), los terrenos en que están situadas tienen la consideración de bienes de dominio público (art. 21 de la ley de Carreteras) y será libre y gratuito el uso de las mismas (art. 65 del Reglamento de Carreteras).

En virtud de todo ello, cuando el lugar en que se detecta una infracción que pueda dar lugar a la inmovilización de un vehículo, no reúna los requisitos de seguridad exigibles, dicho vehículo deberá ser inmovilizado por los servicios de control o por las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte, en el área de descanso o de servicio más próxima, hasta que desaparezcan los motivos que determinaron la inmovilización.

Cuando se dé esta situación con el fin de evitar la posible fuga del conductor con el vehículo, el apartado 3 del art. 143, establece el retener la documentación del vehículo y, en su

caso, la de la mercancía y, así como la correspondiente autorización, hasta que se subsanen las causas que dieron lugar a la inmovilización, siendo, en todo caso, responsabilidad del transportista la custodia del vehículo, su carga y pertenencias.

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

Antes de finalizar el primer trimestre del año 2006 las CCAA enviarán a la Subdirección General de Inspección de los Transportes por Carretera los resultados de la actuación inspectora a efectos de que por esa Subdirección General se elaboren los datos estadísticos generales resultantes de la ejecución del Plan Nacional de Inspección del año 2005.

Los datos a suministrar y la forma de llevarlo a cabo se acordarán por el Grupo de Apoyo a la Comisión de Directores Generales de Transporte en materia de Inspección.







