



### III. Otras Resoluciones

#### Presidencia del Gobierno

- 21 Secretaría General.- Resolución de 29 de diciembre de 2015, por la que se dispone la publicación del Acuerdo por el que se aprueba el “Plan Anual de Inspección del Transporte por Carretera a efectuar en el año 2016”.**

Adoptado por el Gobierno de Canarias, en sesión de 28 de diciembre de 2015, el acuerdo por el que se aprueba el “Plan Anual de Inspección del Transporte por Carretera a efectuar en el año 2016”, y de conformidad con el apartado 4 del citado acuerdo,

#### R E S U E L V O:

Disponer la publicación del Acuerdo por el que se aprueba el “Plan Anual de Inspección del Transporte por Carretera a efectuar en el año 2016”, que figura como anexo.

Santa Cruz de Tenerife, a 29 de diciembre de 2015.- El Secretario General, p.s. Unidad de Apoyo a la Secretaría General (Decreto 244/2015, de 18 de diciembre, del Presidente), María Luisa Risueño Díaz.

El Gobierno de Canarias, en sesión celebrada el día 28 de diciembre de 2015 adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo:

**11.- PROPUESTA DE ACUERDO POR EL QUE SE APRUEBA EL “PLAN ANUAL DE INSPECCIÓN DEL TRANSPORTE POR CARRETERA A EFECTUAR EN EL AÑO 2016” (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES).**

Examinado el expediente administrativo sobre el asunto de referencia.

Vista memoria justificativa de la Dirección General de Transportes.

Visto que en la instrucción del expediente para la aprobación del «Plan Anual de Inspección del Transporte por Carretera a efectuar en el año 2016» se ha dado audiencia a los cabildos insulares.

Visto que se ha dado traslado del proyecto del «Plan Anual de Inspección del Transporte por Carretera a efectuar en el año 2016» a las Comandancias de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, sitas en las provincias canarias.

Visto el Plan de Inspección de Transporte por Carretera 2016 aprobado por el Ministerio de Fomento.

Visto informe de la Comisión Preparatoria de Asuntos del Gobierno del día 22 de diciembre de 2015.

Considerando que el correcto control del transporte por carretera es un 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, mejorará la confianza en el sistema de transporte por carretera por parte de todos los operadores que en él intervienen.

Considerando 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; de ahí la necesidad de reforzar las medidas de control para luchar contra la economía sumergida y contra la competencia desleal en el sector.

Considerando que el Gobierno de Canarias, en concurrencia con los cabildos insulares, aprobará un Plan Anual de Inspección del Transporte con las directrices generales aplicables a las funciones inspectoras del transporte por carretera con la finalidad de unificar criterios y homogeneizar y objetivar la actividad inspectora en todo el territorio canario, de modo que la programación y actividad inspectora del transporte por carretera que desarrollem los cabildos insulares deberán cumplir dichas directrices generales, según lo dispuesto en los apartados 1 y 2 del artículo 101 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias.

Considerando que, en materia de transporte terrestre, corresponde a la Consejera de Obras Públicas y Transportes la propuesta al Gobierno, en concurrencia con los cabildos insulares, del Plan Anual de Inspección del Transporte, de acuerdo con las directrices generales aplicables a las funciones inspectoras del transporte, tal y como se prevé en el artículo 11.2.e) del Reglamento Orgánico de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, aprobado por el Decreto 8/2010, de 4 de febrero; aún en vigor al amparo de lo indicado en la Disposición transitoria primera del Decreto 183/2015, de 21 de julio, por el que se determina la estructura central y periférica, así como las sedes de las Consejerías del Gobierno de Canarias.

Considerando que la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias, respecto de las disposiciones autonómicas aprobadas, hará pública en el «Portal de Transparencia» y mantendrá actualizada la difusión de las directrices, instrucciones y circulares que tengan incidencia en los ciudadanos, según lo previsto en el artículo 22.1.C).c) de la Ley 12/2014, de 26 de diciembre, de transparencia y de acceso a la información pública.

Considerando que los actos de las administraciones públicas sujetos al Derecho Administrativo se presumirán válidos y producirán efectos desde la fecha en que se dicten, salvo que en ellos se disponga otra cosa, y que la eficacia quedará demorada cuando así lo exija el contenido del acto, tal y como se prevé en los apartados 1 y 2 del artículo 57 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (en adelante, LRJAPPAC).

Considerando que se notificarán a los interesados los actos administrativos que afecten a sus derechos e intereses y que los actos administrativos serán objeto de publicación cuando lo aconsejen razones de interés público apreciadas por el órgano competente, al amparo de lo dispuesto en los artículos 58.1, 59 y 60.1 de la mencionada LRJAPPAC.



En su virtud, el Gobierno, tras deliberar, y a propuesta la Consejera de Obras Públicas y Transportes, acuerda:

**1.** Aprobar el «Plan Anual de Inspección del Transporte por Carretera a efectuar en el año 2016», en los términos del anexo y con efectos desde el día 1 de enero de 2016.

**2.** La programación y actividad inspectora del transporte por carretera que desarrolle los cabildos insulares durante el año 2016 deberán cumplir las directrices generales contempladas en el citado plan de inspección.

**3.** Notificar el presente acuerdo a los cabildos insulares y a las Comandancias de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, sitas en las provincias canarias.

**4.** Ordenar la publicación del «Plan Anual de Inspección del Transporte por Carretera a efectuar en el año 2016», que figura como anexo, en el «Portal de Transparencia», en la página Web de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, así como en el «Boletín Oficial de Canarias» para conocimiento de la ciudadanía.



## A N E X O

### **PLAN ANUAL DE INSPECCIÓN DEL TRANSPORTE POR CARRETERA A EFECTUAR EN EL AÑO 2016.**

#### **ÍNDICE**

- 1.- Fundamentación del Plan Anual de Inspección del Transporte por Carretera.
- 2.- Actuaciones del Plan Anual de Inspección del Transporte por Carretera.
  - 2.1.- Control sobre la realización de servicios de transporte público al amparo de la correspondiente autorización.
  - 2.2.- Control de la realización de transporte público de mercancías al amparo de autorizaciones de transporte privado.
  - 2.3.- Control de tiempos de conducción y descanso.
  - 2.4.- Control de las manipulaciones del tacógrafo y del limitador de velocidad.
  - 2.5.- Cualificación inicial y formación continua de conductores.
  - 2.6.- Control sobre empresas de transporte que no han efectuado el visado de sus autorizaciones durante el año 2015.
  - 2.7.- Control de excesos de peso.
  - 2.8.- Control sobre el transporte de mercancías peligrosas, incluyendo el cumplimiento relativo al consejero de seguridad.
  - 2.9.- Control del transporte público irregular.
  - 2.10.- Control del transporte de viajeros en vehículos de capacidad igual o inferior a 9 plazas, incluido el conductor.
  - 2.11.- Control de transporte de escolares y de menores.
  - 2.12.- Control del cumplimiento de las condiciones esenciales de las concesiones en los servicios regulares de viajeros.
  - 2.13.- Control del cumplimiento de la obligación de la contratación de la capacidad total de los vehículos que realizan transporte discrecional de viajeros.
  - 2.14.- Control de conductores de terceros países.
  - 2.15.- Difusión de la normativa de transporte por carretera.



2.16.- Inmovilización de vehículos.

2.17.- Seguimiento y resultados del plan.

#### **1.- FUNDAMENTACIÓN DEL PLAN ANUAL DE INSPECCIÓN DEL TRANSPORTE POR CARRETERA.**

La Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, en su Título V, regula las funciones de inspección dirigidas a verificar y asegurar el cumplimiento de esta Ley y su normativa de desarrollo, disponiendo que estarán reservadas estas funciones a los servicios de inspección de los transportes de cada una de las Administraciones competentes por razón de la materia. En este sentido se establece que el Gobierno de Canarias, en concurrencia con los cabildos insulares, aprobará un Plan Anual de Inspección del Transporte con las directrices generales aplicables a las funciones inspectoras del transporte por carretera con la finalidad de unificar criterios y homogeneizar y objetivar la actividad inspectora en todo el territorio canario. Así mismo se establece que este Plan podrá prever la realización de campañas específicas de inspección sobre una clase determinada de transporte. La programación y actividad inspectora del transporte por carretera que desarrollen los cabildos insulares deberán cumplir dichas directrices generales. Así mismo los programas insulares podrán prever campañas específicas de inspección de acuerdo con las necesidades que planteen dichos transportes en cada isla.

El correcto control del transporte por carretera es un 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, mejorará la confianza en el sistema de transporte por carretera por parte de todos los operadores que en él intervienen.

Por otra parte, el sector del transporte por carretera en Canarias está muy atomizado, lo que puede provocar, de mantenerse la misma flota de vehículos, un exceso de oferta que con seguridad dará lugar a la aparición o intensificación de determinadas conductas anómalas que traten de reducir costes lo que indicaría el posible incumplimiento de alguno de los requisitos para realizar la actividad.

Debe tenerse igualmente en cuenta la tipificación de nuevos preceptos infractores recogidos en la modificación de la Ley de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias. Por ello resulta obligatorio reforzar las medidas de control, de lucha contra la economía sumergida y contra la competencia desleal en el sector.

Por todos es reconocido, que la minoración de conductas infractoras únicamente puede reportar beneficios para el sector, ya que su reducción mejorará la competencia entre empresas. Es evidente que la finalidad de la actuación inspectora es, con carácter general, mejorar



el grado de cumplimiento de la normativa en vigor, hasta límites razonables, en que el fraude existente no afecte de manera significativa a la ordenación del transporte por carretera. Pero no es menos cierto también, que la actuación inspectora debe tener un carácter más intensivo respecto a aquellos transportes que, de forma reiterada y fraudulenta, distorsionan en mayor medida la competencia, porque es de todo punto necesario, restablecer la disciplina en el sector, sobre todo frente a aquellas conductas que más perjuicios producen.

Para ello, es necesario llevar a cabo actuaciones de investigación e información, que lleven a los Servicios de Inspección de los cabildos insulares a localizar bolsas de fraude que hagan más eficaz su actuación, utilizando para su consecución diferentes canales de colaboración, entre los que destacan el que, a estos efectos, puede prestar la Mesa del Transporte.

Con el fin de alcanzar la mayor eficacia posible en la actuación inspectora, parece más operativo, por parte de los Servicios de Inspección de cada cabildo insular, prestar especial atención a las operaciones de transporte de viajeros, sobre todo turístico y desde luego de mercancías por carretera, que tienen su origen o destino, en grandes centros generadores o destinatarios de cargas, como son las zonas logísticas y sobre todo los puertos, donde se concentran los mayores volúmenes de carga y descarga de mercancías. En dichos centros, convergen prácticamente todos los eslabones de la cadena de transporte, lo que puede permitir conocer la actuación de cada uno de los intervenientes, ya sean empresas usuarias de transporte, operadores en sus distintas modalidades o transportistas, en la citada cadena y comprobar si la actuación de cada uno de ellos es acorde a las reglas de transparencia y competencia con que se debe operar en el mercado.

En virtud del Decreto 159/1994, de 21 de julio, de transferencias de funciones de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos Insulares en materia de transportes terrestres y por cable, se materializó la transferencia en materia de inspección de transporte a los cabildos insulares. Esto supone que los planes de inspección a efectuar en cada isla sean diferentes, lo cual es compatible con una concepción unitaria del control a realizar, que integre y coordine las actuaciones a llevar a cabo por las distintas administraciones públicas locales, sin olvidar la coordinación con la Administración General del Estado y la aplicación, que también compete, del Plan Nacional de Inspección aprobado por el Ministerio de Fomento. Todo lo cual justifica una planificación anual entre el Gobierno de Canarias y los cabildos insulares, que se trasladará al Ministerio de Fomento para su conocimiento.

De ahí que el artículo 101 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, prevea que el Gobierno de Canarias, en concurrencia con los cabildos insulares, aprobará un Plan Anual de Inspección del Transporte con la finalidad de unificar criterios y homogeneizar la actividad inspectora en todo el territorio canario. Esta actuación unitaria evitara que haya un mayor fraude en determinadas zonas por falta de control, lo que situaría a las empresas desleales, ubicadas en dichas zonas, en una situación de ventaja que, de no acabar con ello, podría dar lugar incluso a un desplazamiento del fraude hacia esas zonas huyendo de aquellas otras donde el control es más efectivo.

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 las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera (Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, Policía Local) cuya experiencia siempre supone una apreciable mejora para la planificación inspectora.

La conveniencia de una actuación uniforme en la inspección y vigilancia del transporte, sobre todo en carretera, hace aconsejable la aprobación de criterios de actuación por los distintos cabildos insulares. De ahí que sea tan importante la elaboración del Plan Anual de Inspección del Transporte por Carretera, a llevar a cabo en el año 2016.

Por último, es necesario que cada servicio que tiene encomendada la labor inspectora, por una parte cuantifique las actuaciones a realizar anualmente y por otra haga un seguimiento estadístico de los resultados obtenidos para conocer el grado de cumplimiento del mismo y para su difusión en el sector.

Desde el Ministerio de Fomento se indica mediante informaciones puntuales que los Servicios de Inspección centrarán, con carácter general, su actuación en la inspección llevada a cabo en la sede de las empresas, ya sean estas transportistas, usuarios de transporte u operadores, quedando el control en carretera encomendado, con carácter general, a las distintas fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera.

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

El Plan Anual de Inspección del Transporte por Carretera para el año 2016 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.

## **2.- ACTUACIONES DEL PLAN ANUAL DE INSPECCIÓN DEL TRANSPORTE POR CARRETERA.**

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

Es necesario continuar con los controles destinados a verificar 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, su otorgamiento determina el cumplimiento de todos los requisitos cualitativos exigidos tanto por la normativa comunitaria como por la normativa canaria, 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 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. Quien



realiza transporte tanto de mercancías como de viajeros sin la preceptiva autorización, con toda seguridad no cumple los requisitos de acceso a la profesión, puede no tener datos de alta en la seguridad social a sus empleados, puede no estar al corriente del pago de sus obligaciones fiscales, etc. Todo ello, puede poner a estas empresas en una situación de ventaja respecto a las empresas que sí cumplen estos requisitos, lo cual no debe ser tolerado por los órganos que tienen encomendada la inspección y vigilancia del transporte por carretera. Cuando se detecten infracciones por este motivo (carencia de autorización), el agente denunciante deberá llenar, siempre que sea posible (el documento de control facilitará la información) los datos del cargador, siempre que tenga su residencia en España, para que el órgano instructor pueda incoar el pertinente expediente sancionador contra este.

En el caso de que se constaten estos hechos el órgano instructor iniciará un expediente sancionador contra el transportista por la comisión de una infracción tipificada en el artº. 104.1 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, y otro contra el cargador u operador de transporte por la comisión de una infracción tipificada en el artº. 105.17 del citado texto legal.

Cuando este tipo de control se haga en empresas, debe incluir además de empresas de transporte, a los operadores de transporte, en el sentido de que, estos realicen su actividad al amparo de la correspondiente autorización comprobando, asimismo que contratan con transportistas poseedores del correspondiente título habilitante. También se efectuará este tipo de control en la sede de las empresas cargadoras (usuarios de transporte de mercancías) respecto a la contratación con transportistas u operadores debidamente autorizados.

En el transporte de viajeros, las inspecciones preferentemente se llevarán a cabo en estaciones de autobuses, aeropuertos y en aquellos lugares donde haya una mayor concentración de la demanda.

## **2.2.- CONTROL DE LA REALIZACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MERCANCÍAS AL AMPARO DE AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE PRIVADO.**

Es importante realizar los controles en carretera respecto a los vehículos que tengan adscritas tarjetas de servicio privado complementario, con objeto de detectar posibles transportes públicos efectuados con autorizaciones de esta clase.

Cuando se detecten infracciones de esta naturaleza, en el acta o denuncia se deberá llenar siempre que sea posible, los datos del cargador, para que el órgano instructor pueda incoar el pertinente expediente sancionador contra éste. En el caso en que se constaten estos hechos, se actuará de la misma forma a la que se ha indicado para el transporte de mercancías de servicio público.

En estos casos cuando haya indicios racionales de que el transporte que se está efectuando es público, y de la documentación existente no puede desprenderse lo contrario, se levantará el correspondiente boletín de denuncia. El instructor del expediente, antes de incoar el correspondiente procedimiento sancionador, llevará a cabo las pruebas pertinentes para determinar la comisión de la infracción.



En estos casos los transportes privados deben acreditar que reúnen los requisitos y condiciones recogidos en los artículos 65 y 66 de la Ley 13/2007 y los artículos 66 y 67 del Decreto 72/2012.

### **2.3.- CONTROL DE TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO.**

El Reglamento (CE) nº 561/2006, en su exposición de motivos, establece que son tres los objetivos perseguidos por dicha norma: la igualación de las condiciones de competencia entre las empresas de transportes, la mejora de las condiciones sociales de los conductores y la mejora de la seguridad vial.

Por otro lado, en el Real Decreto 1082/2014, de 19 de diciembre, se establecen especialidades para la aplicación de las normas sobre tiempos de conducción y descanso en el transporte por carretera desarrollado en las islas cuya superficie no supere los 2.300 kilómetros cuadrados.

Es por ello, por lo que el control de los tiempos de conducción y descanso debe convertirse en uno de los objetivos prioritarios de la Inspección del Transporte y de las Fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera.

Respecto al control de las jornadas de trabajo de los conductores profesionales, el mismo viene impuesto por imperativo legal en el artículo 2 de la Directiva 2006/22/CE de Parlamento y del Consejo, de 15 de marzo, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) nº 3820/1985 -sustituido por el Reglamento (CE) 561/2006- y (CEE) nº 3821/1985, donde se establece el número mínimo de las jornadas de trabajo que se deben controlar.

La citada Directiva obliga a controlar al menos el 3% de las jornadas de trabajo que se produzcan en cada uno de los estados miembros en el sector del transporte por carretera a partir del día 1 de enero de 2010. A estos efectos en nuestro país, con un parque de 403.957 vehículos obligados a llevar tacógrafo, en el momento de elaborar el presente Plan, el citado porcentaje del 3%, calculado sobre 225 jornadas de trabajo anuales, representaría algo más de 2.726.710 jornadas para dar cumplimiento a esta Directiva.

También esta Directiva exige que de ese 3%, al menos un 50% de las jornadas de trabajo se controlen en la sede de las empresas, por lo que debe realizarse un esfuerzo por las Administraciones competentes si se quiere cumplir con los objetivos marcados a nivel europeo que aproximadamente representarían algo más de 1.363.355 jornadas a controlar en las empresas.

En los supuestos en que las fuerzas encargadas de la vigilancia en carretera tuvieran sospechas de incumplimientos en esta materia por parte de empresas, que no puedan comprobar en carretera, lo pondrán en conocimiento de los órganos de inspección del transporte de la Comunidad Autónoma donde presten servicio.

Para facilitar este control, en aquellos supuestos en que se deban analizar registros procedentes de un tacógrafo digital, y para cumplimentar la Directiva 2006/22/CE de Parlamento



y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) nº 3820/1985 [actualmente, Reglamento (CE) nº 561/2006] y (CEE) nº 3821/1985, las fuerzas encargadas del control y la vigilancia del transporte disponen de equipos capaces de transferir y analizar los datos contenidos en las memorias de la unidad instalada en el vehículo y en la tarjeta de conductor.

En todo caso, como quiera que, del análisis en carretera de las actividades de los conductores, no se puede detectar la totalidad de las infracciones que se pueden cometer en materia de tiempos de conducción y descanso, y a mayor abundamiento viene demandando la propia Directiva 2006/22/CE, al incrementar el número de jornadas de trabajo a controlar en los locales de las empresas, se hace preciso incrementar este tipo de inspección a fin de verificar si se cumple esta normativa.

En las inspecciones en empresas se priorizará el control en aquellas que sean titulares de vehículos pesados provistos de autorización para efectuar transporte internacional.

Se dará también prioridad a la inspección de aquellas empresas sobre las que haya algún tipo de denuncia, relativa al incumplimiento de esta materia, proveniente de asociaciones profesionales, organizaciones sindicales, órganos encargados de la vigilancia del transporte en carretera, organismos de inspección, empresas, particulares, etc.

El período a controlar en las empresas será, por regla general, de 45 días, pudiendo ser incrementado a criterio del órgano de inspección actuante cuando aquellas hayan sido sancionadas de forma reiterada o se haya detectado alguna manipulación del tacógrafo en los vehículos. Se controlarán todo tipo de empresas con independencia de la dimensión de las mismas.

Se comprobará, en el desarrollo del control en empresas, que los conductores se encuentran dados de alta en la Seguridad Social en el epígrafe correspondiente. En el caso de que se detecten conductores en situación irregular, se dará traslado al órgano competente de la Inspección de Trabajo y de la Seguridad Social acompañando, en su caso, la documentación que acredite el incumplimiento. A través de los sistemas telemáticos que se implantarán a lo largo del año 2016, se pretende mejorar considerablemente las comunicaciones entre ambas instituciones.

En el supuesto de que en un control a una empresa se levanten actas de notoria gravedad (aquellas de las que se pueda 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 de la Seguridad Social.

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

#### **2.4.- CONTROL DE LAS MANIPULACIONES DEL TACÓGRAFO Y DEL LIMITADOR DE VELOCIDAD.**

De todos es sabido que las manipulaciones del tacógrafo y del limitador de velocidad tienen una especial incidencia en la competencia entre empresas y en la seguridad en la carretera.



También se ha provisto, por el Estado, a las fuerzas encargadas del control y la vigilancia del transporte en carretera de equipos y aplicaciones informáticas que permitan verificar el correcto funcionamiento de los tacógrafos digitales. Se insta a dichas fuerzas para que intensifiquen los controles en carretera, en donde es más factible encontrar las manipulaciones, habida cuenta que muchas de ellas son prácticamente imposibles de detectar en las inspecciones de tiempos de conducción y descanso que se vienen realizando en las oficinas de las distintas Administraciones.

En caso de detectarse una manipulación del tacógrafo en carretera, se procederá a la inmovilización del vehículo, conforme a lo establecido en el artículo 143.4 de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, hasta que la misma se subsane, pudiendo trasladar, en caso necesario, el vehículo a un taller autorizado.

Asimismo, al objeto de adoptar medidas ejemplarizantes contra las empresas infractoras así como mantener informada a la Comisión Europea, tal y como prescribe el Reglamento (CE) nº 561/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) nº 3821/1985 y (CE) nº 2135/1998 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) nº 3820/1985 del Consejo, constatada una manipulación, y según se detalla en la instrucción circular nº 1/2014 sobre tacógrafo, 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 I del Reglamento (CEE) nº 3821/1985, del día de la intervención.

De los informes, sobre manipulación de tacógrafo recibidos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, se constata que tales manipulaciones son detectadas principalmente en pequeños recorridos con velocidades muy cortas, por ello, en la medida de lo posible, deben incrementarse las actuaciones inspectoras contra la manipulación de tacógrafo en zonas como polígonos industriales, áreas metropolitanas de alto desarrollo industrial, etc.

Por otra parte, la Fiscalía General del Estado ya en su Memoria del año 2009 señalaba que el hecho de manipular el tacógrafo por parte de un particular podría ser subsumible en alguno de los supuestos del artículo 390.1 del Código Penal; en este sentido hay que destacar Sentencias recientes que tipifican esta conducta como un delito de falsedad documental (Sentencia del Juzgado de lo Penal nº 1 de Pontevedra).

Así mismo, hay que tener en cuenta la puesta en aplicación, desde el pasado 1 de octubre de 2012, de algunos aspectos recogidos en el Reglamento (UE) nº 1266/2009 de la Comisión, de 16 de diciembre de 2009, por el que se adapta por décima vez al progreso técnico el Reglamento (CEE) nº 3821/1985 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera. Esto será aplicable, como regla general, a vehículos con matrícula posterior a 2822 HML. No obstante, puede haber casos en que el tacógrafo haya sido activado con anterioridad a 1 de octubre de 2012, en cuyo caso dicho aparato puede no responder a las exigencias del Reglamento anteriormente citado.

La condición 019 bis indica que para detectar cualquier manipulación de los datos de movimiento, la información importada del sensor de movimiento deberá ser confirmada por aquella otra relativa al movimiento del vehículo procedente de una o varias fuentes independientes del sensor de movimiento.



En el caso de que una medición de velocidad cero (vehículo parado) entre en conflicto con la información de vehículo en movimiento procedente de otra fuente independiente durante más de un minuto, se producirá un incidente que quedará registrado y almacenado en la memoria del tacógrafo.

## **2.5.- CUALIFICACIÓN INICIAL Y FORMACIÓN CONTINUA DE CONDUCTORES.**

La Directiva 2003/59 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, establece la obligatoriedad, para los conductores que efectúan actividades de transporte por carretera dentro del territorio de la Unión Europea por medio de vehículos para los que se exija permiso de conducir de las clases D1, D1+E, D, D+E, C1, C1+E, C y C+E, de disponer de una cualificación inicial y una formación continua.

Por Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera (BOE nº 184, de 2 de agosto de 2007) se ha traspuesto al ordenamiento jurídico español, la Directiva anteriormente señalada.

La cualificación inicial es exigible a aquellos conductores titulares de permiso de conducir de las categorías D1, D1+E, D o D+E que lo hayan obtenido con posterioridad al día 10 de septiembre de 2008 y para aquellos conductores titulares de permiso de conducir de las categorías C1, C1+E, C y C+E que lo hayan obtenido con posterioridad al día 10 de septiembre de 2009.

Este tipo de control debe llevarse a cabo en carretera, puesto que en la sede de la empresa no se encuentran los permisos de conducir de los conductores. Al ser este documento el que determina la exigencia o no, del Certificado de Aptitud Profesional, se puede comprobar su exigencia, de forma más correcta en carretera.

Forma de constatar el cumplimiento del requisito de cualificación inicial, en caso de conductores obligados a ello:

**A) Conductores nacionales:**

- Tarjeta de cualificación del conductor (modelo Anexo VI Real Decreto 1032/2007).

**B) Conductores nacionales de otros estados miembros de la Unión Europea:**

- Permiso de conducir con código comunitario 95 inscrito en dicho permiso o bien, tarjeta de cualificación del conductor (modelo Anexo II Directiva 2003/59).

**C) Conductores de terceros países empleados por empresas de transporte establecidas en un estado miembro de la Unión Europea:**

- Certificado de conductor de tercer país o bien, tarjeta de cualificación de conductor (modelo Anexo II Directiva 2003/59) o bien, permiso de conducir, expedido en un Estado miembro, con código comunitario 95 inscrito en dicho permiso.



Formación continua:

La disposición transitoria segunda del Real Decreto 1032/2007 establece los plazos en que los conductores profesionales españoles deben disponer del certificado que acredite que disponen de la formación continua exigible.

En el año 2016, en el transporte de viajeros, todos los conductores provistos de permiso de conducir de las clases D1, D1+E, D y D+E deberán disponer del certificado de formación continua.

En transporte de mercancías, todos los conductores provistos de permiso de conducir de las clases C1, C1+E, C y C+E deberán disponer del certificado de formación continua en el año 2016.

#### **2.6.- CONTROL SOBRE EMPRESAS DE TRANSPORTE QUE NO HAN EFECTUADO EL VISA-DO DE SUS AUTORIZACIONES DURANTE EL AÑO 2015.**

Se inspeccionará a las empresas, cuyas autorizaciones hayan sido dadas de baja, por no realizar el visado, y que sin embargo sigan siendo titulares de vehículos de transporte según el Registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico, excepto que los mismos figuren en baja temporal o definitiva para comprobar que no están realizando ningún tipo de transporte.

Esta materia exige una actuación inspectora intensa en esta materia, con el fin de evitar que vehículos sin autorización realicen transporte, ya que lo contrario supondría una distorsión importante del sector y una competencia desleal respecto a las empresas que sí han realizado su visado.

#### **2.7.- 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 su oferta.

Cuando se detecten infracciones en esta materia, se deberá, siempre que sea posible, llenar en el acta o denuncia, los datos del cargador, a efectos de que el órgano instructor pueda incoar el correspondiente expediente sancionador contra este además de contra la empresa de transporte. Se llevarán a cabo en coordinación con el Plan Nacional de Inspección controles de larga duración en las fechas recogidas en el Plan.

#### **2.8.- CONTROL SOBRE EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, INCLUYENDO EL CUMPLIMIENTO RELATIVO AL CONSEJERO DE SEGURIDAD.**

La peligrosidad que entrañan los accidentes en que se ven involucrados vehículos que transportan mercancías peligrosas, así como la alarma social que generan tales accidentes, aconsejan priorizar el control sobre este tipo de transporte.



Aparte de la regulación específica del transporte de mercancías peligrosas, contenida en el ADR, y en las Directivas europeas (Directiva 95/50/CE, de 6 de octubre de 1995, modificada por la Directiva 2001/26, de 7 de mayo y 2004/112) 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.

La Dirección General del Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento edita periódicamente ejemplares suficientes para ser entregados a las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carreteras dependientes de la Administración General del Estado.

Por otro lado, el ADR 2015 establece que cualquier empresa cuya actividad comporte el transporte de mercancías peligrosas por carretera, o las operaciones de embalaje, de carga, de llenado o de descarga relacionados con esos transportes, designará a uno o varios consejeros de seguridad, para el transporte de mercancías peligrosas, encargados de ayudar en la prevención de riesgos para las personas, los bienes o el medio ambiente, inherentes a estas actividades. Asimismo, se menciona la figura del consejero de seguridad en el apartado 4 del artículo 2 del Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español. Por lo tanto, deberá verificarse el cumplimiento relativo al consejero de seguridad.

#### **2.9.- CONTROL DEL TRANSPORTE PÚBLICO IRREGULAR.**

En los últimos años, agravado por la situación económica, se ha visto como han proliferado ofertas de servicio de transporte sin autorización en los distintos medios. Se trata de transportes que se efectúan en vehículos que realizan traslado de viajeros, en el que los puntos de origen o destino de los viajeros son, fundamentalmente, puertos, aeropuertos, intercambiadores, complejos alojativos y de ocio. Se trata de transportes que no cuentan con la preceptiva autorización administrativa, ya que se realizan bajo apariencia de transporte privado particular, pero la realidad es que se realizan de forma reiterada y fraudulenta trasladando turistas. Esta actividad supone un intrusismo en un transporte de viajeros tan sensible en una zona turística como es Canarias.

El modo de obrar habitual en tales casos es la oferta de servicios de transporte sin disponer del título habilitante exigible para realizarlos, esta puede realizarse de forma individual a un único destinatario o hacerse pública para conocimiento general, a través de cualquier medio existente en la actualidad, como puede ser páginas Web o Internet.

En este punto hay que destacar el control que debe realizarse al transporte público irregular definido en la disposición adicional duodécima de la Ley de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, que considera como transporte público irregular el prestado mediante vehículo privado propio o ajeno, cuando los puntos de origen o destino sean puertos, aeropuertos, intercambiadores, complejos alojativos o de ocio en el que se dé alguno de estos supuestos:

1. Que se realice a cambio de contraprestación económica de cualquier clase o naturaleza, o



2. Tenga un carácter reiterado y medie una actividad económica directa o indirecta que de forma concurrente se preste a confusión o solapamiento de transporte.

La realización de este tipo de transporte debe ser considerado como la realización de un transporte público careciendo de autorización, de acuerdo con el artículo 104.1 de la Ley de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias.

Asimismo se recuerda que la constancia del anuncio de este tipo de transporte público irregular será objeto de sanción, encontrándose la infracción administrativa tipificada en el artículo 106.18-bis de la citada ley.

#### **2.10.- CONTROL DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS EN VEHÍCULOS DE CAPACIDAD IGUAL O INFERIOR A 9 PLAZAS, INCLUIDO EL CONDUCTOR.**

Durante el año 2016 se inspeccionará el transporte de viajeros en vehículos de capacidad igual o inferior a 9 plazas, incluido el conductor, con la finalidad de erradicar el intrusismo y comprobar el cumplimiento de la normativa en vigor en la materia; tanto por parte de aquellas empresas que realizan transporte turístico de ocio y recreo, careciendo de autorización, como de aquellas que, siendo titulares de vehículos dotados de autorización de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC), los utilizan habitualmente en la prestación de servicios destinados a atender necesidades relacionadas con un territorio distinto a aquel en que su autorización se encuentra domiciliada en cumplimiento de la proporcionalidad de las autorizaciones, además de velar para que en dicho arrendamiento se cumplan todas aquellas condiciones que le sean exigibles.

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

El control de esta clase de transporte tiene carácter prioritario, a fin de que se cumpla lo dispuesto en el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, modificado por el Real Decreto 894/2002, de 30 de agosto, sobre transporte escolar y de menores.

La alarma social, que se produce en caso de accidente en este tipo de transporte, hace indispensable que las administraciones públicas garanticen la seguridad, tanto desde la perspectiva normativa como desde la perspectiva inspectora; estando prevista, asimismo, una campaña de control de transporte escolar en coordinación con el Plan Nacional de Inspección de 2016.

Debido a la peculiaridad de este transporte y con el fin de no perjudicar a los escolares, las Fuerzas de Seguridad encargadas de la vigilancia del transporte en carretera podrán realizar el control de este tipo de transporte en las entradas de los centros escolares.

No obstante, esta clase de control debe llevarse a cabo cuando se tenga previsto que la mayor parte de las autorizaciones específicas se hayan tramitado, puesto que en numerosas ocasiones y por causas no imputables al transportista, no se otorgan las correspondientes autorizaciones hasta bien entrado el año escolar. Ello evitirá que numerosos boletines de denuncia sean archivados y que el trabajo realizado por los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil no sea baldío.



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

Las 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. Para ello las inspecciones sobre las mismas a fin de que cumplan las condiciones establecidas en sus respectivos pliegos concesionales, especialmente las referidas a precio, incumplimientos de horarios o servicios.

## **2.13.- CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE LA OBLIGACIÓN DE LA CONTRATACIÓN DE LA CAPACIDAD TOTAL DE LOS VEHÍCULOS QUE REALIZAN TRANSPORTE DISCRECIONAL DE VIAJEROS.**

De acuerdo con la nueva redacción dada al artículo 63.1 de la Ley de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, se establecen mecanismos para impedir la contratación individual en los transportes discretionales, cuyo principal punto de control serán los puertos y aeropuertos y aquellas zonas que generen una demanda de servicios discretionales y se centrarán principalmente en los vehículos discretionales con capacidad para transportar de 10 a 20 usuarios, que es donde principalmente se podría producir la contratación individual ante la rentabilidad que la misma podría suponer.

Queda terminantemente prohibida la publicidad de servicios con cobro individual y la inspección y los agentes de la autoridad podrán requerir ante la sospecha de la realización de dicho cobro individual la acreditación de la contratación total del vehículo.

## **2.14.- CONTROL DE CONDUCTORES DE TERCEROS PAÍSES.**

La Orden FOM 3399/2002 de 20 de diciembre, establece un certificado de conductor para la realización de la actividad de transporte por carretera por parte de conductores de terceros países.

Tal certificado debe ser solicitado por las empresas, debiendo acreditar el alta en Seguridad Social del conductor. No obstante con independencia del control que se lleve a cabo en carretera, es necesario hacer un seguimiento que demuestre que el conductor esté permanentemente dado de alta en la Seguridad Social y no es dado de baja inmediatamente después de haber conseguido el certificado.

Por ello será necesario llevar a cabo actuaciones ante las empresas que dispongan de este tipo de conductores, con el fin de comprobar que los mismos se mantienen en alta en Seguridad Social.

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 será preciso comprobar su cumplimiento en la sede de dichas empresas.

De las empresas que se encuentren en esta situación de incumplimiento se dará traslado al órgano competente de la Inspección de Trabajo y de la Seguridad Social.



## **2.15.- DIFUSIÓN DE LA NORMATIVA DE TRANSPORTE POR CARRETERA.**

El contacto directo y constante con entes y empresas, nos lleva a entender que se hace necesario promover la divulgación de los distintos cambios normativos a los diferentes sectores que puedan verse afectados, a fin de promover su cumplimiento; así como obtener nuevas ideas y métodos de resolución de problemas, agilizando el conocimiento de las necesidades de los diferentes sectores del transporte.

## **2.16.- INMOVILIZACIÓN DE VEHÍCULOS.**

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

La forma más efectiva de luchar contra estas conductas es la paralización del vehículo hasta que desaparezcan las causas que lo motivaron. Cuando el lugar en que se detecte una infracción, que pueda implicar la inmovilización de un vehículo, no reúna las condiciones de seguridad necesarias, dicho vehículo deberá ser inmovilizado por los servicios de control o por los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en el área de descanso o de servicio más próxima, hasta que desaparezcan los motivos que determinaron la inmovilización.

Cuando se dé esta situación se procederá de acuerdo con el artículo 109.6 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, que establece que los inspectores habrán de retener la documentación del vehículo y, en su caso, la de la mercancía, 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.

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

Antes de finalizar el primer trimestre del año 2017, los cabildos insulares facilitarán a la Dirección General de Transportes los datos estadísticos resultantes de la ejecución del presente Plan Anual de Inspección del Transporte por Carretera.

La Dirección General de Transportes elaborará los modelos normalizados para cumplimentar las estadísticas referidas en el párrafo anterior.