

## **PLAN DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTE POR CARRETERA DE ARAGÓN 2017**

### **ÍNDICE**

**1- INTRODUCCIÓN.**

**2- PROCESO ELABORACIÓN PLAN.**

**3- FINALIDAD Y OBJETIVOS DEL PLAN DE INSPECCIÓN.**

**4- DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN.**

**5- ESCENARIO TEMPORAL.**

**6- MEDIDAS DE ACCIÓN:**

6.1-. Transporte público al amparo de la correspondiente autorización.

6.2-. Control de transporte público de mercancías al amparo de autorizaciones de transporte privadas.

6.3-. Control de tiempos de conducción y de descanso.

6.4-. Control de cumplimiento de la cualificación inicial y formación continua de los conductores.

6.5-. Control del exceso de peso.

6.6-. Control de conductores de terceros Países.

6.7-. Transporte de escolares y menores.

6.8-. Control del transporte de viajeros en la Comunidad Autónoma de Aragón.

6.9-. Arrendamiento de vehículos con o sin conductor.

6.10-. Campañas específicas.

6.11-. Transporte realizado por no residentes (internacional y cabotaje).

**7- METODOLOGÍA.**

**8- CRITERIOS DE CARÁCTER HORIZONTAL.**

**9- OTRAS ACTUACIONES.**

**10- CONTROL Y EVALUACIÓN.**

**11- TRANSPARENCIA.**

**12- NUEVOS RETOS.**

## **PLAN DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTE POR CARRETERA DE ARAGÓN 2017**

### **1- INTRODUCCIÓN.**

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

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante LOTT), modificada por la Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de los transportes por carretera, y por la Ley 9/2013, de 4 de julio, así como su reglamento de desarrollo, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, establecen la necesidad de elaborar planes de inspección.

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

El artículo 12 del Reglamento (CE) 1071/2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, y el artículo 9 de la Directiva (CE) 22/2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) 3820/85 y (CEE) 3821/1985, en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera, confirma este criterio al obligar a los Estados Miembros a realizar controles dirigidos a las empresas clasificadas como de

mayor riesgo en virtud del número y naturaleza de las infracciones cometidas por aquéllas.

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

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

El Decreto 108/2015, de 7 de julio, del Gobierno de Aragón, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica de la Administración de la Comunidad Autónoma de Aragón establece el Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda a través de la Dirección General de Movilidad e Infraestructuras como competente.

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

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

## **2- PROCESO DE ELABORACIÓN DEL PLAN.**

De conformidad con lo establecido en el artículo 15 y 16 de la LOTT y 25 y siguientes del ROTT, se ejerce la iniciativa para la elaboración del Plan por la Dirección General de Movilidad e Infraestructuras.

Mediante Orden de 2 de diciembre de 2016 del Consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda se autoriza el inicio del procedimiento para la elaboración del Plan de Inspección de Transporte Terrestre de Aragón 2017. En su virtud se elaboró:

- . Memoria justificativa.
- . Propuesta de Plan de Inspección de transporte por carretera de Aragón 2017 que sirvió como documento de trabajo para iniciar el proceso participativo con los diversos agentes interesados en el sector.

Se dio traslado del mismo a los todos los posibles interesados del sector, incluidos todos aquellos integrantes del Consejo Regional de Transportes de Aragón. Analizadas y contestadas las mismas, algunas fueron incorporadas al presente Plan.

Con fecha 8 de febrero de 2017 (B.O.A. nº 26), se publicó Anuncio de la Dirección General de Movilidad e Infraestructura, por el que se somete al trámite de información pública y de participación pública el plan de inspección de transporte por carretera de Aragón, sin haberse recibido ninguna alegación.

Tramitado conforme a lo dispuesto en la LOTT, se procedió a la aprobación del mismo, mediante Orden VMV/ ...../2017, de 29 de marzo del Consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda por la que se aprueba el Plan de Inspección de Transporte por Carretera de Aragón 2017.

### **3- FINALIDAD, OBJETIVOS Y EFECTOS DEL PLAN DE INSPECCIÓN.**

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

El control del cumplimiento de la normativa en materia de transporte por carretera es uno de los ejes fundamentales de este Plan. La labor inspectora tiene como fin último garantizar que las normas de transporte se cumplan, poniendo de relieve aquellas conductas que debieran ser recogidas por la normativa.

El Plan de Inspección, no se corresponde única y exclusivamente con el ejercicio de una política sectorial, sino que se integra en una visión de conjunto más amplia que pretende garantizar su conceptualización dentro de una política global que garantice el efectivo cumplimiento del ejercicio de un mercado libre en condiciones de igualdad. En este sentido hay comportamientos que provocan distorsiones en el mercado y soslayan la libre competencia que hay que controlar.

En todo caso, y en clara consonancia con lo ya expuesto, este Plan tendrá en cuenta la Estrategia de Ordenación Territorial de Aragón, incidiendo en aquellos objetivos que en materia de transporte pone de relieve en su objetivo 4 (facilitar la movilidad).

Las acciones destinadas a la mejora de la seguridad del transporte tienen un impacto directo en la mejora de la seguridad vial.

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

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

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

Velar por las condiciones laborales de los conductores profesionales, fomentando la coordinación con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

De todas las actuaciones realizadas, se levantarán cuando se constaten incumplimientos, actas de infracción.

En definitiva, estas actuaciones administrativas, tendrán los siguientes efectos:

1- Proponer la incoación, cuando se detecten infracciones a la normativa de transportes, del correspondiente expediente sancionador.

2- Disponer de información para la elaboración de estadísticas con el objeto de dar a conocer la situación del transporte e incidir, reorientar o modificar las medidas de acción en el siguiente Plan de Inspección.

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

4- Elaborar, en su caso, circulares que se difundirán entre los agentes implicados en el sector del transporte para facilitar el cumplimiento de la normativa vigente, así como la correcta interpretación de las mismas, sobre todo ante cambios normativos, en clara coordinación con el Ministerio de Fomento.

#### **4- DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN.**

En relación con las infracciones cometidas en materia de transporte en el año 2016, en Aragón los datos estadísticos arrojan los siguientes resultados:

- Transporte público al amparo de la correspondiente autorización:

- N° de actas infracción: 44

- Control de los servicios de transporte público ofertados en distintos medios, especialmente Internet, a través de plataformas digitales:

- N° de denuncias realizadas: 0
- N° de actuaciones realizadas de oficio: 0
- N° de actas infracción: 0

- Control de tiempos de conducción y de descanso y manipulaciones tacógrafo:

- N° de empresas controladas: 145
- N° de discos analizados: 23.150
- N° infracciones: 162

- Conductores controlados: 588

- N° de vehículos controlados: 467

- Control de cumplimiento de la cualificación inicial y formación continua de los conductores:

- N° centros inspeccionados: 59
- N° actas infracción: 4

- Control del Exceso de Peso:

- N° de vehículos controlados: 10.768
- N° denuncias: 438
- N° inmovilizaciones: 12
- N° de actas: 260

- Control de conductores de terceros países:

- N° de actas Infracción: 27

- Control del transporte de escolares y menores:

- N° inspecciones realizadas: 30
- N° actas de infracción: 0

- Control cumplimiento de contratos programa:
  - N° contratos programa inspeccionados: 69
  - N° de irregularidades detectadas por el Geolocalizador: 0
  - N° actas de infracción: 0
- Arrendamiento de vehículos con o sin conductor:
  - N° empresas requeridas: 5
  - N° actas de infracción: 4
- Control de campañas específicas realizadas:
  - N° de campañas realizadas: 4
  - N° de actas de infracción: 7

Siendo éstas las tipologías de infracciones en materia de transporte detectadas por los agentes de control en carretera, y siendo conscientes de la necesidad de abarcar un mayor control sobre otras tipologías existentes en nuestra Comunidad Autónoma, se elaboran las medidas de acción a desarrollar por el presente Plan.

## **5- ESCENARIO TEMPORAL.**

Se pretende que este Plan se lleve a cabo durante todo el año 2017, estableciendo una evaluación final. No obstante, y de conformidad con lo establecido en el artículo 26.4 del ROTT, se contempla como un documento vivo que prevé mecanismos de adaptación y modificación a las nuevas necesidades que puedan surgir durante su ejecución derivadas ya de cambios en las circunstancias concurrentes y de las variaciones que la experiencia aconseje.

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

En el último trimestre del año 2017 y coincidiendo con la evaluación final del Plan se acordará su prórroga con las modificaciones oportunas, o en su caso la redacción de un nuevo Plan, atendiendo a las conclusiones obtenidas de dicha evaluación.



En tanto se aprueba el nuevo Plan correspondiente al año 2018, se continuará aplicando las medidas de acción del Plan del año 2017.

## **6- MEDIDAS DE ACCIÓN:**

Se contemplan en el presente Plan las actuaciones a desarrollar por la Inspección de Transporte del Gobierno de Aragón, que se concretarán en las siguientes medidas de acción.

### **6.1-. Transporte público al amparo de la correspondiente autorización:**

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

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

Se puede realizar este tipo de control tanto en la sede de las empresas como en carretera. Se realizarán ambas modalidades.

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

### **6.2-. Control de transporte público de mercancías al amparo de autorizaciones de transporte privadas.**

Cuando el transporte privado se realice con vehículos de hasta 3,5 toneladas de M.M.A. no es exigible autorización. No obstante, en ocasiones se trata de transportes públicos disfrazados de transportes privados para eludir todos los requisitos exigibles al transporte público.

En estos casos, 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.

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

Se realizarán 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.

### **6.3- Control de tiempos de conducción y de descanso:**

El Reglamento (CE) nº 561/2006, modificado por el Reglamento (UE) nº 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, en relación a los tiempos de conducción y descanso, constituye el marco jurídico de uno de los objetivos prioritarios de la Inspección del Transporte y de las Fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte por carretera. Como reconoce en su expositivo persigue mejorar las condiciones sociales de los empleados a los que se aplica, así como mejorar la seguridad general de las carreteras. Es necesario realizar un esfuerzo en el control de las jornadas a realizar en la sede de las empresas, ya que del análisis en carretera de las actividades de los conductores, no se puede detectar la totalidad de las infracciones que se pueden cometer en materia de tiempos de conducción y de descanso. En consonancia, se priorizará el control de aquellas que sean titulares de vehículos pesados, incidiendo en aquellas sobre las que haya algún tipo de denuncia.

Se realizarán requerimientos a las empresas, como viene siendo habitual, de los discos analógicos o digitales, así como documentación adicional que las empresas

deberán tener a disposición de la inspección de transportes.

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

A los efectos de detectar manipulaciones en los tacógrafos, y dado que son detectadas con mayor frecuencia en pequeños recorridos con velocidades cortas, se incrementarán en los polígonos industriales de las diferentes provincias de Aragón. Para la realización de dichas actuaciones la Inspección de Transporte solicitará la dotación de los medios materiales que considere oportuno.

Se priorizará aquellas empresas en las que existe indicios de manipulación o consten denuncias por parte de las autoridades.

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 (con 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.

Asimismo se controlará el uso del certificado de actividades, ver si hay un uso abusivo que pueda llevar a pensar una utilización fraudulenta. La principal fuente de información en los controles en carretera la constituyen los datos registrados por el tacógrafo y la ausencia de datos sólo debe justificarse con una certificación si por razones objetivas ha sido imposible el registro de datos en el tacógrafo, incluida su introducción manual.

En todas las circunstancias, el conjunto completo de datos registrados por el tacógrafo, complementados por el formulario, si fuera necesario, se admitirá como prueba suficiente para demostrar el cumplimiento del Reglamento (CE) nº 561/2006, o

del AETR, a no ser que exista una sospecha justificada.

No se exigirá certificado alguno en relación con los periodos de descanso ordinario diario y semanal. En ningún caso, en los descansos semanales de hasta cuatro días inclusive, debidamente registrados por el tacógrafo, se exigirá el certificado de actividades. No obstante, a partir de estos cuatro días, el conductor podrá voluntariamente aportar este marcando la casilla número 16 del mismo, en los casos previstos. Hay que señalar que un descanso semanal no superior a cuatro días, puede producirse por la obligación, establecida en el Reglamento (CE) nº 561/2006, de recuperar descansos semanales reducidos anteriores.

La realización de un transporte careciendo del “certificado de actividades” en los casos para los que están previstos en la Decisión de la Comisión 2009/959/EU, de 14 de diciembre, no es una infracción en si misma. Por tanto, la infracción se produce al no poderse justificar los tiempos que no se hayan podido registrar por el tacógrafo que demuestren el cumplimiento del Reglamento (CE) nº 561/2006. Esta carencia supondrá una infracción muy grave, tipificada en el artículo 140.35 de la LOTT, consistente en la carencia de hojas de registro del tacógrafo, de la tarjeta de conductor o de los documentos impresos que exista obligación de llevar en el vehículo.

#### **6.4.- Control de cumplimiento de la cualificación inicial y formación continúa de los conductores.**

Mediante Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera.

Dado que el documento que determina la exigencia del Certificado de Aptitud Profesional es el permiso de conducir, es en carretera donde se puede comprobar este extremo.

A los efectos de comprobar la responsabilidad de los centros de formación, se considera conveniente realizar una visita de inspección por cada curso que se comunique, en fecha distinta a la de su iniciación y que no haya sido concertada con

el centro.

Se prevé la elaboración de una aplicación informática que permita el control telemático de los centros de formación adicional al presencial que se realiza.

Se han difundido circulares informativas sobre aquellos extremos que de las inspecciones realizadas se detecte un mayor incumplimiento y se facilitará el cumplimiento de sus obligaciones.

#### **6.5-. Exceso de peso.**

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

De las inspecciones llevadas a cabo en la sede de las empresas, los resultados obtenidos, respecto al control sobre el exceso de peso, demuestran que no es un sistema operativo eficaz ya que, prácticamente, no se detecta ninguna infracción, puesto que difícilmente se hace constar, en el documento de control, un peso superior al permitido legalmente. Se hará especial énfasis en el control de las cargadoras.

La segunda forma de llevar a cabo este tipo de control es en la carretera, procediendo al pesaje físico de vehículos en básculas debidamente homologadas. Este control se puede llevar a cabo bien con básculas fijas o con básculas móviles.

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

Es necesario como consecuencia de lo anterior, aumentar el número de controles de peso en carretera, ya sea a través de básculas móviles o fijas, que se realizará conjuntamente por las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera y los Servicios de Inspección, consciente de la importancia que este tipo de control tiene.

Se procederá a la realización periódica (2 ó 3 veces al año) de controles de peso de larga duración, en coordinación con todas las CCAA, en vías de alta densidad de tráfico pesado en todo el territorio nacional.

Asimismo y en coordinación con la Guardia Civil, se podrán realizar otras campañas peso en la Comunidad Autónoma de Aragón.

#### **6.6- Control de conductores de terceros países.**

Se realizará un muestreo de las empresas que dispongan de este tipo de conductores, para realizar la verificación del certificado acreditativo tanto en carretera como posteriormente y en coordinación con la Seguridad Social realizar un seguimiento en el tiempo a los efectos de constatar su permanencia.

#### **6.7- Transporte de escolares y menores.**

Este es uno de los objetivos que debe ser controlado en la medida que puede provocar gran alarma social. En este sentido se reforzará el cumplimiento de los requisitos preceptuados en el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores. En concreto se comprobará que se presten con los vehículos reconocidos en la autorización correspondiente.

Asimismo se desarrollarán campañas divulgativas en los centros escolares durante el año 2017, dada la trascendencia que tiene el conocimiento de esta materia a los efectos de garantizar su seguridad. En este sentido se buscará la colaboración con la inspección de transportes de Aragón del Departamento de Educación, Cultura y Deporte así como de la Guardia Civil.

## **6.8.- Control del transporte de viajeros en la Comunidad Autónoma de Aragón.**

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

Se controlará por parte de la Inspección de Transporte todos los extremos detallados en la autorización. Se contempla en la misma la necesidad de tener en cuenta las condiciones especiales de las personas con discapacidad, aspecto que con carácter horizontal se tendrá presente en todas las inspecciones que con ocasión del presente plan se realicen.

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

En los casos en los que lleven geolocalizador, se controlará también los datos proporcionados por este sistema.

La obtención de información mediante las verificaciones in situ ofrecen una oportunidad capital para asegurar la correcta prestación del servicio, exigir en su caso

las penalidades oportunas y mejorar la calidad del servicio de transporte que deben recibir los usuarios.

#### **6.9.- Arrendamiento de vehículos con o sin conductor.**

Se realizarán inspecciones a empresas, a efectos de verificar aquellos supuestos que de la documentación presentada a efectos de visado no clarifique el cumplimiento de los requisitos exigidos en el artículo 5 e), f) y g) de la Orden FOM/36/2008, 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

Otra de las irregularidades en el ámbito del transporte de viajeros en vehículos ligeros es, por parte de algunas empresas, la realización habitual de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor fuera del ámbito territorial que fueron autorizadas.

La Orden FOM 3203/2011, de 18 de noviembre, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, establece una mayor concreción del criterio de habitualidad. Se entenderá que un vehículo no ha estado habitualmente en su territorio, cuando el 20% o más de los servicios realizados con este vehículo dentro de un mes natural, no haya transcurrido, ni siquiera parcialmente, por este territorio. Cuando sean detectados vehículos de otras comunidades autónomas incumpliendo estas prescripciones, al margen de la instrucción de los expedientes sancionadores que procedan y de los requerimientos documentales que hagan falta, se dará traslado a la comunidad autónoma que ha expedido la autorización, para que lleve a cabo las inspecciones oportunas a la empresa para verificar si dispone de los preceptivos locales abiertos al público operativos para desarrollar la actividad y, en caso de incumplimiento, proponer la revocación de la autorización.



#### **6.10-. Campañas específicas:**

- . Campaña de control de transporte de viajeros.
- . Campañas específicas de pesaje en la Comunidad Autónoma de Aragón.
- . Campaña coordinada ITV.
- . Campañas específicas de TCYD.
- . Campañas de control de TCYD en Polígonos Industriales.

#### **6.11-. Transporte realizado por no residentes (internacional y cabotaje).**

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

Este control se centra en verificar que los vehículos dispongan de las autorizaciones necesarias, el cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso/ tacógrafo y, en el caso de transporte de mercancías, que no se superen los pesos máximos autorizados.

El Reglamento 1072/2009, de 21 de octubre, sobre el acceso al mercado del transporte internacional de mercancías, en los artículos 8 y 9 ha regulado el transporte de cabotaje. El Reglamento establece las reglas y los límites temporales y cuantitativos en relación con la realización de transportes interiores por parte de empresas no residentes. Todo vehículo no residente detectado en la carretera incumpliendo las limitaciones tendrá que ser denunciado por falta de autorización de transporte y se ordenará la paralización inmediata del vehículo.

### **7- METODOLOGÍA.**

En todo caso se potenciará la colaboración y coordinación con todas las Administraciones implicadas en su satisfactoria implantación, en especial con la Seguridad Social.

Se fomentará la colaboración con la Guardia Civil de tráfico manteniendo reuniones periódicas en las que se pondrán de manifiesto los principales problemas

detectados y se buscarán soluciones. Se fomentará una comunicación fluida que permita agilizar su puesta en práctica.

## **8- CRITERIOS DE CARÁCTER HORIZONTAL.**

8.1.- Se aumentará los controles en aquellas empresas que tienen carácter reincidente o habitual.

8.2.- Si se detecta que una determinada infracción administrativa pudiera ser constitutivo de ilícito penal se pondrá en conocimiento del órgano competente.

8.3.- Incidir en la verificación de las normas sobre accesibilidad en materia de transporte, que impidan o dificulten al acceso de las personas con discapacidad verificando que se cumplen con los derechos de los pasajeros en todos los medios de transporte y dando traslado en su caso al órgano competente, de conformidad con lo establecido en el Texto Refundido de Ley General de derechos de las personas con discapacidad y su inclusión social, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre.

8.4.- Incrementar el control en transporte escolar por la alarma social que puede provocar, realizando campañas específicas.

8.5.- Fomentar la colaboración con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

8.6.- Integrar en las actuaciones inspectoras la perspectiva de género, en la medida en que la transversalidad de esta materia puede afectar a todos los sectores, si se detecta brecha de género se pondrá en conocimiento del órgano competente en la materia.

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

8.8.- Mantener reuniones con los diversos agentes implicados en la materia, incluyendo la potenciación colaborativa dentro de la Comunidad Autónoma de Aragón a los efectos de lograr una mejor gestión del conocimiento que ahorre esfuerzos económicos y rentabilice logros. A tenor de lo precedente y existiendo este marco legal colaborativo, se mantendrá contacto con la policía local en aquellos ámbitos de su competencia a los efectos del control de prácticas fraudulentas en materia de transporte.

## **9- OTRAS ACTUACIONES:**

### 9.1.- Creación de un grupo de trabajo:

- Se creará un grupo de trabajo integrado por funcionarios pertenecientes a la Dirección General de Movilidad y Transportes, Funcionarios de las Subdirecciones Provinciales de Transporte, Funcionarios del Departamento de Educación, Cultura y Deporte, Guardia Civil de Tráfico, Funcionarios del Departamento de Ciudadanía y Derechos sociales, Funcionarios de la Dirección General de Ordenación del Territorio, Funcionarios del IAM, Policía Local, para realizar reuniones que aporten datos y conclusiones que servirán de soporte para la elaboración de la evaluación final.

Se podrá solicitar la presencia desde la Dirección de Movilidad y Transportes, de aquellos otros posibles interesados que con ocasión de un asunto concreto pudieran surgir.

### 9.2.- Formación:

- Se realizarán jornadas formativas a través de la impartición de cursos del IAAP a los empleados públicos del Gobierno de Aragón.

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

### 9.3.- Jornadas divulgativas:

- Campañas de concienciación en centros escolares durante el año 2017 para dotarles de los conocimientos mínimos en esta materia.

- Se realizarán jornadas externas de divulgación entre los afectados del sector del transporte, así como para cualesquiera otros interesados en la materia.

### 9.4.- Buenas prácticas:

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

### 9.5.- Fomentar la coordinación con el Plan de Seguridad Vial.

### 9.6.- Potenciar el uso de las básculas fijas y móviles.

### 9.7.- Potenciar el uso de las nuevas tecnologías que faciliten la labor inspectora.

## **10- CONTROL Y EVALUACIÓN.**

La característica de este Plan es que es un documento vivo que permita extraer la información necesaria para ahondar en una determinada medida de acción, redireccionarla o darla por finalizada, en su caso, si ha cumplido su función.

Por ello es necesario por un lado proceder a un control de la eficacia de este plan a través de indicadores que proporcionen información válida y fiable.

Los indicadores que se proponen para cada medida son los siguientes:

### **10.1.- INDICADORES ESPECÍFICOS:**

#### **- Transporte público al amparo de la correspondiente autorización:**

-Nº de actas infracción.

#### **- Control de transporte público de mercancías al amparo de autorizaciones de transporte privado.**

-Nº de actas infracción.

#### **- Control de tiempos de conducción y de descanso:**

-Nº de empresas controladas.

-Nº de discos analizados.

-Nº de infracciones.

-Nº de infracciones por manipulaciones tacógrafo:

#### **- Control de cumplimiento de la cualificación inicial y formación continua de los conductores:**

-Nº centros inspeccionados.

-Nº actas infracción.

#### **- Control del exceso de peso:**

-Nº de vehículos controlados.

-Nº de actas infracción.

-Nº de inmovilizaciones.

#### **- Control de conductores de terceros países:**

-Nº de actas infracción.

**- Control del Transporte de escolares y menores:**

- Nº inspecciones realizadas.
- Nº actas de Infracción.

**- Control cumplimiento de contratos programa:**

- Nº contratos programa inspeccionados.
- Nº actas de infracción.

**- Arrendamiento de vehículos con o sin conductor:**

- Nº empresas requeridas.
- Nº actas de infracción.

**- Control de campañas específicas realizadas:**

- Nº de campañas realizadas.
- Nº de actas de infracción.

**10.2.- INDICADORES HORIZONTALES:**

- Nº de reuniones celebradas por el grupo de trabajo.
- Nº de jornadas formativas realizadas en Centros escolares.
- Nº de jornadas formativas realizadas en la Administración.
- Nº de quejas recibidas a través del Portal de Sugerencias y Reclamaciones.
- Nº de actuaciones realizadas conjuntamente con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.
- Nº de actas de infracción totales levantadas.

Por otro lado, además del control es recomendable realizar una Evaluación del Plan, entendiendo como tal el impacto externo que tiene en el sector y en todos los afectados con el mismo propósito de mejora.

**10- TRANSPARENCIA.**

Por otro lado dichas conclusiones y teniendo en cuenta la Ley de Transparencia, se pondrán a disposición en la página web en cumplimiento de lo preceptuado en el artículo 14 de la Ley 8/2015, de 25 de marzo, de Transparencia de la Actividad Pública y Participación Ciudadana en Aragón, publicarán los planes y programas anuales y plurianuales en los que se fijen objetivos concretos, así como las actividades, medios y tiempo previsto para su consecución. Su grado de cumplimiento

y resultados deberán ser objeto de evaluación y publicación periódica junto con los indicadores de medida y valoración, en la forma en que se determine por cada Administración competente. A tal efecto la información se colgará.

Asimismo, cualquier incidencia que pueda surgir en el desarrollo de las actuaciones inspectoras se podrá atender a través de la plataforma de quejas y sugerencias establecidas en el Gobierno de Aragón en la dirección electrónica: [transparencia.aragon.es](http://transparencia.aragon.es)

## **12- NUEVOS RETOS.**

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