

PLAN DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTE POR CARRETERA DE ARAGÓN 2020 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-. Control del transporte público al amparo de la correspondiente autorización.

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

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

6.4-. Control del cumplimiento de la cualificación inicial y formación continua de los conductores/as profesionales.

6.5-. Control del exceso de peso.

6.6-. Control de conductores/as profesionales de terceros países no pertenecientes a la Unión Europea.

6.7-. Control del transporte de escolares y menores.

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

6.9-. Control del arrendamiento de vehículos con conductor/a.

6.10-. Campañas específicas.

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

6.12-. Control de transporte de mercancías peligrosas.



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 2020

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 personas viajeras 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), así como su reglamento de desarrollo, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, (en adelante ROTT) 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 (modificados por el Reglamento (CE) n. 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) 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 la 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, corresponde 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 93/2019, de 8 de agosto, 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 Transportes, 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 33 de la LOTT y 16 del ROTT se ejerce la iniciativa para la elaboración del Plan por la Dirección General de Transportes.

Mediante Orden de 4 de noviembre de 2019 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 2020.

En su virtud se elaboró:

- Memoria justificativa.

- Propuesta de Plan de Inspección de Transporte por Carretera de Aragón 2020 que sirvió como documento de trabajo para iniciar el proceso participativo con los diversos agentes interesados en el sector.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del ROTT la elaboración del plan se ha llevado a efecto de forma coordinada con los órganos competentes para la vigilancia del transporte terrestre en vías urbanas o interurbanas, a fin de lograr el adecuado ajuste en el ejercicio de las distintas competencias de vigilancia e inspección.

Se dio traslado del mismo a los todos los posibles interesados del sector. Analizadas y contestadas las mismas, algunas fueron incorporadas al presente Plan.

Tramitado conforme a lo dispuesto en la LOTT, se procedió a la aprobación del mismo, mediante Orden del Consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda por la que se aprueba el Plan de Inspección de Transporte por Carretera de Aragón 2020.

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

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

1. 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.

2. 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.

3. 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 su objetivo 4 (facilitar la movilidad).

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

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

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

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

8. Velar por las condiciones laborales de los conductores/as 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.

El artículo 32 de la LOTT establece que la actuación inspectora tendente a garantizar el cumplimiento de las normas reguladoras del transporte terrestre y de las actividades

complementarias y auxiliares del mismo estará encomendada a los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre.

Los miembros de la Inspección del Transporte Terrestre, en casos de necesidad, para un eficaz cumplimiento de su función, podrán solicitar el apoyo necesario de las unidades o destacamentos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y Policías Autónomas o Locales.

En este sentido deben distinguirse por tanto las actuaciones desarrolladas por miembros de la inspección del transporte terrestre de aquellas otras desarrolladas en cooperación con las unidades citadas.

Los datos estadísticos arrojan los siguientes resultados indicándose las siguientes aclaraciones: **C** (infracciones detectadas en carretera por agentes de la agrupación de tráfico de la Guardia Civil) e **I** (infracciones detectadas por miembros de la inspección del transporte). A su vez, debe tenerse en consideración que las infracciones detectadas en carretera por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado no son contabilizadas en su totalidad en este documento quedando al margen aquellas que no responden a los objetivos definidos en el Plan de Inspección debiendo acudir, en su caso, a la fuente específica (Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil).

En relación con las infracciones cometidas en materia de transportes en el año 2019, en Aragón los datos estadísticos arrojan los siguientes resultados:

- Transporte público al amparo de la correspondiente autorización:

-. Nº de infracciones: 6 (C)

- Control de transporte público de mercancías al amparo de autorizaciones de transporte privado:

-. Nº de actas de infracción: 6 (C)

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

-. Nº de empresas controladas: 115 (I)

-. Discos analizados: 21.510

-. Infracciones: 161

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

-. Nº cursos inspeccionados: 59 (I)

-. Nº actas infracción: 5

- Control del exceso de peso:

-. Nº de vehículos controlados: 6.272 (C) + (I)

-. Nº boletines: 177

- Control de conductores/as profesionales de terceros países:

-. Nº de actas infracción: 31 (C)

- Control del transporte de escolares y menores, previa denuncia:

-. Nº inspecciones realizadas: 1

-. Nº actas de infracción: 1

- Control cumplimiento de contratos programa:

-. Nº contratos programa inspeccionados: 22 (I)

-. Nº actas de infracción: 0

- Arrendamiento de vehículos con o sin conductor/a:

-. Nº empresas requeridas: 17 (I)

-. Nº actas de infracción: 8

- Control de campañas específicas realizadas:

-. Nº de campañas realizadas: 11 (I)

-. Nº de infracciones: 53

INDICADORES HORIZONTALES:

- . Nº de reuniones celebradas por el grupo de trabajo: 4
- . Nº de jornadas formativas realizadas por la Administración: 2
- . Nº de actuaciones realizadas conjuntamente con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social: 1
- . Nº de reclamaciones de personas viajeras que han motivado alguna actuación inspectora: 37

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 2020, 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, Movilidad y Vivienda.

En el último trimestre del año 2020 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 2021, se continuará aplicando las medidas de acción del Plan del año 2020.

6- MEDIDAS DE ACCIÓN:

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

6.1-. Control del 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.

Sin embargo, debe tenerse en consideración que el incremento del comercio electrónico ha supuesto una modificación en los hábitos de consumo en la sociedad incrementándose exponencialmente el número de expediciones de transporte para satisfacer esa demanda.

Se ha constatado que dicha distribución se está realizando en vehículos de menor dimensión para lograr mayor movilidad y versatilidad en el transporte. Así, proliferan las operaciones de transporte realizadas en vehículos de hasta 2 Tn. de MMA que si bien no precisan de autorización de transporte, no es menos cierto que quienes realicen los transportes afectados, de conformidad con el artículo 42.3 de la LOTT, deberán cumplir el resto de las exigencias contenidas en esta Ley y en las normas dictadas para su desarrollo, en los términos en que les resulten de aplicación y obtener los permisos, licencias o habilitaciones que, en su caso, procedan de conformidad con la legislación sobre seguridad, sanidad o tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Así mismo deberán satisfacer las condiciones previas de carácter personal para el ejercicio de la actividad, así como la utilización de vehículos en las condiciones fijadas en el artículo 54.2 de la LOTT y utilizar personal cumpliendo las reglas contenidas en la legislación social y laboral, así como las reguladas en el artículo 55 de la LOTT referentes a los vehículos y las cargas transportadas en ellos, debiendo cumplir con las condiciones técnicas, de circulación y seguridad que regulan dichas materias.

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

Cuando el transporte privado se realice con vehículos de hasta 3,5 Tn. 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 o acta de infracción.

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 la documentación que acredite la pertenencia de la mercancía a la empresa y que los vehículos y conductores/as profesionales se encuentran 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, así como en aquellos espacios donde es frecuente la actividad de estos transportistas como son las grandes áreas de consumo.

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

El Reglamento (CE) nº 561/2006, 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/as profesionales, 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 archivos 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.

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

Asimismo, se controlará el uso del certificado de actividades, constatando si existe 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 con 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/conductora podrá voluntariamente aportar éste 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 sí 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/a o de los documentos impresos que exista obligación de llevar en el vehículo.

Por otro lado, y a tenor de la obligación que establece la disposición adicional primera del Real Decreto 125/2017, de 24 de febrero, por el que se establecen los requisitos técnicos y las normas de actuación que deben cumplir los centros técnicos de tacógrafos, de remitir a la inspección de transporte los certificados de intransferibilidad, se llevará a cabo un seguimiento de aquellas empresas que con carácter reincidente se acuse recibo.

6.4.- Control del cumplimiento de la cualificación inicial y formación continua de los conductores/as profesionales.

Mediante Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores/as profesionales 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 realizará una visita de inspección, en fecha distinta a la de su iniciación y que no haya sido concertada con el centro.

Se ha redactado durante la ejecución del Plan de 2019 una Circular informativa que se ha hecho pública a través de la página web de transportes del Gobierno de Aragón que refundía el contenido de las anteriores e incorporaba las novedades producidas con ocasión de la reforma del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, mediante Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero.

6.5.- Control del 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, conscientes de la importancia que este tipo de control tiene.

Se procederá a la realización periódica (2 o 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 de peso en la Comunidad Autónoma de Aragón.

6.6.- Control de conductores/as profesionales de terceros países no pertenecientes a la Unión Europea.

Se realizará un muestreo de las empresas que dispongan de este tipo de conductores/as profesionales, 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-. Control del 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.

6.8-. Control del transporte de personas viajeras 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 concesión de servicio. 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 personas viajeras 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 una 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 Transportes 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 y, en especial, aquellas que presenten movilidad reducida, 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 falta de observancia, 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 ofrece 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-. Control del arrendamiento de vehículos con conductor/a.

En relación con el arrendamiento de vehículos con conductor/conductora, se han producido modificaciones legislativas, mediante Real Decreto Ley 3/2018, de 20 de abril, por el que se modifica la LOTT, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor/conductora, incluye la regla 1/30 con carácter legal y habilita para su modificación. Asimismo, otorga nueva redacción al 91.2 de la LOTT (introduce con carácter de norma de rango legal la habitualidad).

Por otro lado, se publicó el Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre por el que se modifica la LOTT, en materia de arrendamiento con conductor/conductora, cuando apenas habían pasado unos meses desde que el Real Decreto Ley 3/2018, tratase de garantizar el equilibrio adecuado entre la oferta de servicios en VTC y en Taxis.

Se centra en la modificación del artículo 91 de la LOTT, determinando que la autorización de arrendamiento de vehículo con conductor/conductora de ámbito nacional, habilita, exclusivamente para la realización de servicios de carácter interurbano (eliminando el ámbito urbano que hasta ahora era permitido).

- Permite de esta manera, que sean los órganos que tienen la competencia en transporte urbano (Administración Local) los que, en el ejercicio de éstas, determinen las condiciones en que pueden ser autorizados y prestados en el ámbito urbano.

- Se establece también que, como regla general, el inicio de la prestación de los servicios deberá encontrarse dentro de la Comunidad Autónoma donde se encuentre domiciliada la autorización. (De la misma manera que se contempla para los taxis en el ámbito urbano).

- Se establecen asimismo mecanismos de compensación por los perjuicios que se han podido ocasionar por la nueva definición del ámbito territorial de las autorizaciones otorgadas conforme a la normativa anterior, y se les concede un plazo de cuatro años para

que puedan seguir prestando servicios en el ámbito urbano. Si bien, en casos justificados pueden ampliar dicho plazo (para recuperar la inversión realizada).

- Aquellas empresas titulares de autorizaciones VTC, a la fecha de entrada en vigor de este Real Decreto-Ley (que es a partir del día siguiente de su publicación, esto es el día 30 de septiembre de 2018), podrán seguir prestando el servicio en las condiciones que se regulaban, y por lo tanto también en el ámbito urbano, con la limitación de la regla de territorialidad en la prestación de los servicios.

- Una vez transcurridos los 4 años, o periodo de ampliación que en su caso se conceda, no podrán desempeñar servicios en el ámbito urbano, a salvo que se regule por el órgano competente en materia de transporte urbano, su prestación.

Habiéndose realizado actuaciones de control, tanto mediante requerimientos a empresa como a través de campañas específicas de control en ruta, y a tenor de los resultados obtenidos, se considera conveniente seguir controlando la habitualidad entendiendo que un vehículo no ha estado habitualmente en su territorio, cuando el 20% o más de los servicios realizados en un periodo de tres meses, no haya discurrido ni siquiera parcialmente, por el territorio donde tiene domiciliada la autorización VTC.

Aragón tiene normativa propia en lo relativo a los distintivos que deben llevar de conformidad con lo establecido en la Orden VMV/898/2017, de 15 de junio, por la que se aprueba el distintivo identificativo de los vehículos destinados al arrendamiento de vehículos con conductor/conductora cuya autorización se encuentre radicada en la Comunidad Autónoma de Aragón, se ejercerá control sobre dicho aspecto.

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 sean necesarios, se dará traslado a la Comunidad Autónoma que ha expedido la autorización para que lleve a cabo las inspecciones oportunas a la empresa.

El Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, por el que se establecen normas complementarias al Reglamento de la LOTT, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor/conductora, establece una medida de control relativo a la comunicación a la Administración vía electrónica de los datos contenidos en el artículo 24 de la Orden FOM 36/2008, de 9 de enero, habilitándose un registro de comunicaciones de los servicios de VTC, lo cual servirá como instrumento que utilizarán los servicios de

inspección. En este sentido y durante la ejecución del Plan de 2020 se controlará el adecuado registro de servicios a través de la aplicación con las consiguientes medidas sancionadoras en caso de incumplimiento.

6.10-. Campañas específicas:

1-. Campaña control de viajeros realizado en diferentes Estaciones de autobuses de la Comunidad Autónoma de Aragón.

2-. Campaña de verificación “in situ” de las funciones realizadas por los gestores de transporte de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 del Reglamento General de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990 y artículo 43.2 en virtud del cual los Servicios de Inspección de Transporte Terrestre deberán controlar anualmente al menos el veinticinco por ciento de las empresas obligadas a cumplir el requisito de la competencia profesional cuyas autorizaciones no hayan de ser visadas ese año con el objeto de comprobar que existe una persona que realiza las funciones de gestor de transporte con la vinculación establecida legalmente.

3-. Campaña de control de tiempos de conducción y descanso realizadas con medios materiales propios del Gobierno de Aragón.

4-. Campaña de control de cursos extraordinarios realizados para la obtención de la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera, así como de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 del 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, la comprobación de que el centro autorizado continúa cumpliendo las condiciones exigidas para el otorgamiento de aquella.

5-. Campaña de control de transporte escolar en aquellas rutas de Centros de Educación Especial.

6.11-. Control del 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 a través del 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.

A este respecto hay que tener en consideración que, conforme a lo establecido en el artículo 8.3 del Reglamento 1072/2009, el transportista que realice transporte de cabotaje tiene que acreditar fehacientemente, haber realizado un transporte internacional entrante, así como cada uno de los transportes consecutivos de cabotaje llevados a cabo. Se inspeccionará asimismo a las empresas cargadoras que contraten dichos transportes siguiéndose el protocolo establecido a tal efecto por el Ministerio de Fomento.

6.12-. Control transporte de mercancías peligrosas.

Dada la peligrosidad y alarma social que entraña un accidente o incidente en el que se vean involucrados vehículos que transportan mercancías peligrosas resulta aconsejable establecer unas campañas de control específicas sobre este tipo de transportes.

Teniendo en consideración que por las carreteras de la Comunidad Autónoma de Aragón circula un flujo importante de vehículos con mercancías peligrosas se considera conveniente verificar que se cumplen las especificaciones del Acuerdo Europeo relativo al transporte de mercancías peligrosas por carretera (ADR), directamente aplicable al transporte interno en virtud de lo dispuesto en el 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. Las especificaciones a comprobar supondrán un control sobre las condiciones técnicas y señalización de los vehículos, el marcado y etiquetado de las mercancías, la documentación que debe acompañar a la operación del transporte y las condiciones del envasado que el expedidor debe cumplir. No menos importante el control referente a las empresas cargadoras respecto de las prohibiciones de cargamento en común, condiciones de estiba y protección de las mercancías.

7- METODOLOGÍA.

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

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. Asimismo, se potenciará la colaboración con Policía Local de Zaragoza.

8- CRITERIOS DE CARÁCTER HORIZONTAL.

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

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

8.3.- Verificar por parte de las empresas de transporte el cumplimiento de la normativa sobre accesibilidad en materia de transporte, que impidan o dificulten al acceso de las personas con discapacidad comprobando que se cumple con los derechos de las personas pasajeras 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 del transporte escolar por la alarma social que puede provocar, realizando campañas específicas.

8.5.- Fomentar la colaboración y el intercambio de información 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 de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6.2 de la Ley 7/2018, de 28 de junio, de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres en Aragón.

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.- Formación:

- Se realizarán jornadas formativas a través de la impartición de cursos del IAAP a los empleados públicos del Gobierno de Aragón, en colaboración con Guardia Civil y Ministerio de Fomento.

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

9.2.- Jornadas divulgativas:

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

9.3.- 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 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:

- N^o de infracciones.

- Control de transporte público de mercancías al amparo de autorizaciones de transporte privado:

- N^o de infracciones.

- Control de tiempos de conducción y de descanso:

- N^o de empresas controladas.

- N^o de discos analizados.

- N^o de infracciones.

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

- N^o de cursos inspeccionados.

- N^o de actas de infracción.

- Control del exceso de peso:

- N^o de vehículos controlados.

- N^o de boletines.

- Control de conductores/as profesionales de terceros países:

- N^o de infracciones.

- Control del transporte de escolares:

- N^o inspecciones realizadas.

- N^o actas de infracción.

- Control cumplimiento de contratos programa:

- N^o de contratos programa inspeccionados.
- N^o de actas de infracción.

- Arrendamiento de vehículos con o sin conductor/conductora:

- N^o de empresas requeridas.
- N^o de actas de infracción.

- Control de campañas específicas realizadas:

- N^o de campañas realizadas.
- N^o de infracciones.

10.2.- INDICADORES HORIZONTALES:

- N^o de reuniones celebradas por el grupo de trabajo.
- N^o de jornadas formativas realizadas en la Administración.
- N^o de actuaciones realizadas conjuntamente con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.
- N^o de vehículos adaptados para las personas con movilidad reducida.

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.

11- TRANSPARENCIA.

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, se publicará este Plan en el Portal de Transparencia del Gobierno de Aragón, 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. A tal efecto, toda la información estará disponible en dicho Portal.

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: quejasysugerencias@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.