



ORDEN DE FECHA DE FIRMA ELECTRÓNICA DEL CONSEJERO DE FOMENTO, VIVIENDA, LOGÍSTICA Y COHESIÓN TERRITORIAL, POR LA QUE SE APRUEBA EL PLAN DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTE POR CARRETERA DE ARAGÓN 2025.

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), establece 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.

De acuerdo con 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.

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 en aras de una actuación homogénea en todo el territorio nacional.

Mediante Orden de 18 de noviembre de 2024 del Consejero de Fomento, Vivienda, Logística y Cohesión territorial, se acuerda el inicio del procedimiento para la elaboración del



Plan de Inspección de Transporte por Carretera de Aragón 2025 y su traslado a los posibles interesados.

La competencia para la tramitación del Plan de Inspección de Transporte por Carretera en Aragón se atribuyó a la Dirección General de Transportes.

De conformidad con 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.

En fecha 23 de enero de 2025 se aprobó por mayoría por el Consejo Aragonés del Transporte.

Por todo lo cual, y de conformidad con el artículo 33 de la LOTT y el artículo 16 del ROTT,

ACUERDO

Aprobar el Plan de Inspección de Transporte por Carretera de Aragón 2025, que se acompaña como Anexo a la presente Orden.

Zaragoza, a fecha de firma electrónica.

OCTAVIO ADOLFO LÓPEZ RODRÍGUEZ

Consejero de Fomento, Vivienda, Logística
y Cohesión Territorial



PLAN DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTE POR CARRETERA DE ARAGÓN 2025

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.
2. PROCESO DE ELABORACIÓN DEL PLAN.
3. FINALIDAD Y OBJETIVOS.
4. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN.
5. ESCENARIO TEMPORAL.
6. MEDIDAS DE ACCIÓN:
 - 6.1-. Inspección de las autorizaciones de transporte.
 - 6.2-. Inspección de la capacitación profesional de las empresas: el gestor.
 - 6.3-. Inspección de tiempos de conducción y de descanso.
 - 6.4-. Documentación del conductor/a: formación inicial CAP, formación continua, certificado de conductor/a de terceros países.
 - 6.5-. Control del exceso de peso.
 - 6.6-. Inspección del transporte de escolares y menores.
 - 6.7-. Inspección del transporte de personas viajeras.
 - 6.8-. Inspección del arrendamiento de vehículos con conductor/a.
 - 6.9-. Inspección del transporte de mercancías peligrosas.
 - 6.10-. Inspección del transporte realizado por no residentes (internacional y cabotaje).
 - 6.11-. Control de morosidad.
 - 6.12-. Control de precio del transporte.
 - 6.13-. Campañas específicas autonómicas:
 - 6.13.1. Reglamento (UE) 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar. Campaña de control de viajeros en diferentes estaciones de autobuses de la Comunidad Autónoma de Aragón. Reclamaciones presentadas ante el Gobierno de Aragón.



6.13.2. Campaña sobre manipulaciones y usos de tarjeta de conductor (pequeños recorridos).

6.13.3. Campaña sobre el control de mercancías peligrosas. Control de los informes anuales, partes de accidentes provenientes del 112, Consejeros de Seguridad de las empresas y transporte ADR.

6.13.4. Campaña de control de transporte escolar.

6.13.5. Control de arrendamiento de vehículos con conductor/a.

6.13.6. Control de transporte internacional, atendiendo a la situación geográfica de Aragón.

6.13.7. Control de transporte de animales vivos.

6.13.8. Control de la carga y descarga por parte de conductores/as.

6.13.9. Control de transportes especiales.

6.13.10 Control instalación del tacógrafo inteligente G2V2.

6.3.11 Verificación in situ de los gastos realizados en virtud del Plan de Choque de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada en entornos urbanos y metropolitanos, Programa para la implantación de zonas de bajas emisiones y Transformación del Transporte Urbano y metropolitano dirigido a Comunidades Autónomas (C1.11) y de las Ayudas a Comunidades Autónomas para el impulso, digitalización, sostenibilidad e Innovación en la cadena logística (C6.14), según protocolo de verificación in situ aprobado por la Dirección General de Transportes, en colaboración con la entidad colaboradora.

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 2025

1- INTRODUCCIÓN.

El artículo 71.15 del Estatuto de Autonomía de Aragón establece la competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma de Aragón en materia de “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), 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, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 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, la Directiva (UE) 2006/2022, del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de noviembre de 2006, establece la necesidad de establecer controles teniendo en cuenta el sistema de clasificación de riesgos de las empresas, de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/695 de la Comisión de 2 de mayo de 2022.

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; 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 ejercicio de las competencias en materia de transporte exige, por parte de todas las Administraciones Públicas implicadas, una coordinación de las actuaciones, ya que se interviene en una actividad que, por su movilidad, lleva inherente la necesaria relación con otras Comunidades Autónomas y con el Estado. Por ello, desde el Ministerio de Transportes, y Movilidad Sostenible, se convocan las siguientes mesas de trabajo, como instrumento de cooperación y colaboración interadministrativa:

- Mesa de Directores Generales, del área de transporte de las Comunidades Autónomas, asistidos por su respectivo personal técnico. Suele ser convocada en los meses de junio y diciembre sin perjuicio de convocatorias extraordinarias cuando se estima pertinente.
- Grupo de apoyo a la mesa de Directores Generales en materia de inspección y sanciones.

El Plan de Inspección del Ministerio de Transportes, y Movilidad Sostenible, contiene medidas dirigidas a reducir conductas infractoras que tienen incidencia a escala nacional, ello no obsta, para que a nivel autonómico pueda surgir una problemática concreta que sea necesario abordar y que sean los órganos de las Comunidades Autónomas que tienen 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 su territorio, todo ello en coordinación de esfuerzos con el resto de Comunidades Autónomas.

2- PROCESO DE ELABORACIÓN DEL PLAN.

De acuerdo con el artículo 33 de la LOTT y 16 del ROTT, la Dirección General de Transportes del Gobierno de Aragón ejerce la iniciativa para la elaboración del Plan de Inspección de Transporte por Carretera de Aragón.

Mediante Orden de 18 de noviembre de 2024 del Consejero de Fomento, Vivienda, Logística y Cohesión Territorial se autoriza el inicio del procedimiento para la elaboración del Plan de Inspección de Transporte Terrestre de Aragón 2025.

Según 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 ha sometido a informe del Consejo Aragonés del Transporte como órgano superior de asesoramiento, consulta y debate sectorial de la Administración de la Comunidad Autónoma en aspectos que afectan al funcionamiento del sistema de transportes en fecha 23 de enero de 2025.

Y una vez tramitado conforme a lo dispuesto en la LOTT, se ha aprobado mediante Orden del Consejero de Fomento, Vivienda, Logística y Cohesión Territorial, por la que se aprueba el Plan de Inspección de Transporte por Carretera de Aragón 2025, en fecha 27 de enero de 2025.

3- FINALIDAD Y OBJETIVOS.

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

1. Controlar el cumplimiento de la normativa en materia de transporte por carretera. La labor inspectora tiene como fin último mejorar el grado de cumplimiento de la normativa en



vigor, evitando situaciones de fraude que afecten de manera significativa a la ordenación del transporte por carretera, y contribuir a un restablecimiento de disciplina del sector.

2. Integrar las actuaciones del Plan de Inspección en una visión de conjunto más amplia que la mera política sectorial, ya que pretende garantizar el efectivo cumplimiento del ejercicio de un mercado libre en condiciones de igualdad, evitando los comportamientos que provocan distorsiones en el mercado y vulneran la libre competencia.

3. Mejorar la seguridad vial a través del impacto que en ésta producen todas las acciones destinadas a la mejora de la seguridad del transporte.

4. Fomentar el uso de las nuevas tecnologías de la información y comunicación como herramienta útil al servicio de los objetivos en materia de transporte. Se incorpora en el control en carretera sistemas DSRC por parte de Guardia Civil para la teledetección temprana de posibles manipulaciones o usos indebidos del tacógrafo.

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

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

7. Velar por las condiciones laborales de los conductores/as profesionales, en coordinación con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

8. Programar las inspecciones en aquellos puntos donde se pueda detectar un mayor volumen de actividad de transportes, como polígonos industriales, grandes empresas cargadoras, estaciones de autobuses, etc., atendiendo a la finalidad de cada inspección que se realice y con el fin de conseguir la máxima eficacia.

En todas las actuaciones realizadas en las que se constaten incumplimientos de la normativa de transporte, se levantarán las correspondientes actas de infracción.

En definitiva, estas actuaciones administrativas tendrán los siguientes efectos:



1. Proponer la incoación del correspondiente expediente sancionador, en caso de detectarse incumplimientos.

2. Disponer de información para la elaboración de estadísticas con el objeto de conocer la situación del transporte e incidir, reorientar o modificar las medidas de acción en el siguiente Plan de Inspección. Esta información será también un instrumento de decisión al servicio de la gestión de esta área.

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 y su correcta interpretación, sobre todo ante cambios normativos, y siempre en coordinación con el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

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.

Por lo tanto, deben distinguirse las actuaciones desarrolladas por miembros de la Inspección del Transporte Terrestre de aquellas otras desarrolladas en cooperación con las unidades citadas. Es decir, la actuación del personal de Inspección de Transporte pueden ser acometidas previo requerimiento telemático a las empresas titulares de autorizaciones de transporte, previa denuncia de parte interesada o in situ en carretera en colaboración con



los agentes de tráfico de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil o de las Policías Locales.

En el ejercicio de esa labor inspectora, desde 2020 se realizan los requerimientos de documentación por parte de la Inspección de Transportes a las empresas, telemáticamente. Para ello se utilizan principalmente las siguientes herramientas informáticas diseñadas por el Servicio de Administración Electrónica (SAE): Portafirmas, Gestor de expedientes y Notifica. Ello supone que la empresa transportista recibe telemáticamente el requerimiento de Inspección y a su vez, aporta del mismo modo aquella documentación que va a ser objeto de análisis por los servicios de inspección.

Así mismo, las denuncias presentadas por empresas o particulares ante incumplimientos de la normativa de transportes de un tercero se realizan a través de un modelo desarrollado a tal fin utilizando el tramitador telemático TTO. El enlace para presentar tanto la documentación requerida como las posibles denuncias es el siguiente enlace: <https://aplicaciones.aragon.es/tramitar/aportaciones>

El ROTT, en su redacción dada por el Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, señala que “los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre deberán controlar anualmente al menos al veinticinco por ciento de las empresas obligadas a cumplir el requisito de competencia profesional cuyas autorizaciones no hayan de ser visadas ese año, con el objeto específico de comprobar que continúan contando con una persona que ejerza las funciones de gestor de transporte con la vinculación señalada en el artículo 111 LOTT”, procediendo si detectara su incumplimiento a la incoación del correspondiente procedimiento sancionador y, en su caso, a la suspensión de la autorización (artículo 52.1 de la LOTT).

En cuanto a las manipulaciones de los tiempos de conducción y descanso, puesto que se han detectado principalmente en pequeños recorridos con velocidades muy cortas, en la medida de lo posible se incrementarán las actuaciones inspectoras contra la manipulación de tacógrafo en zonas como polígonos industriales, áreas metropolitanas de alto desarrollo industrial, etc. Se priorizará el control de aquellas empresas en las que existan indicios de manipulación o consten denuncias por parte de las autoridades, ya que las mismas, tienen una incidencia directa en la competencia entre empresas y en la seguridad en la carretera.



También en el sector de transporte de animales vivos se ha observado una incidencia preocupante de incumplimientos en tiempos de conducción y descanso, en transportes realizados desde las explotaciones ganaderas, con la correspondiente repercusión respecto a la seguridad vial y derechos de los trabajadores.

Es necesaria una mayor inspección y control sobre el transporte de mercancías peligrosas, atendiendo a las características de la mercancía transportada para garantizar una seguridad del transporte y del personal que interviene en el mismo, así como la defensa del principio de competencia leal en el ejercicio de la profesión.

Se publicó el Real Decreto-Ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística, y por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 1996/71/CE; y la Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de mayo, para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras así como el Real Decreto-Ley 14/2022, de 1 de agosto, de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, en materia de becas y ayudas al estudio, así como de medidas de ahorro, eficiencia energética y de reducción de la dependencia energética del gas natural, motivadas por una serie de circunstancias tales como:

- 1- La falta de conductores profesionales unidas a las duras condiciones de trabajo, con operaciones de carga y descarga, que se materializan en la modificación de la Disposición Adicional 13 de la LOTT (desarrollado posteriormente por el Real Decreto Ley 14/2022, de 21 de agosto).
- 2- Incremento del precio del gasóleo lo que supuso una revisión obligatoria del precio del transporte que abordó la modificación de la Ley 15/2009, de 11 noviembre.
- 3- Estructura empresarial del sector con prácticas indeseables que suponen un refuerzo del eslabón más débil en la cadena del transporte.
- 4- Empresas buzón que operan fuera de sus Estados de establecimiento.



Todo ello conllevó la modificación de la normativa mercantil Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, introduciendo un nuevo régimen sancionador en la LOTT.

Es por ello que se introdujeron nuevas campañas para controlar que dichos preceptos se cumplen; a lo que se da continuidad en el presente Plan.

Asimismo, está en trámite la adjudicación del nuevo mapa concesional de Aragón y se prevé su adjudicación, lo cual supondrá el control de lo preceptuado en sus pliegos y se hará un seguimiento de conformidad a lo establecido en la medida de acción de personas viajeras.



En relación con las infracciones detectadas por la Inspección de Transporte en el año 2024 en Aragón, los datos arrojan los siguientes resultados:

INDICADORES ESPECÍFICOS DE EJECUCION DEL PLAN INSPECCION TRANSPORTE POR CARRETERA EN ARAGON 2024 .

Datos de la Inspección de Transportes de la Dirección General, sin incluir los datos de los boletines de denuncia formalizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

1. Tiempos de conducción y descanso mediante requerimiento telemático a empresas.

1.1 Número de empresas controladas: 109 empresas requeridas.

1.1.1 Tamaño

1.1.1.1 Por número de autorizaciones

- De 1 autorización: 18
- De entre 2 y 5 autorizaciones: 21
- De entre 6 y 10 autorizaciones: 23
- De más de 10 autorizaciones: 47

1.1.1.2 Por tipo de autorización

- Mercancías (MDP): 107
- Mercancías (MPC): 0
- Viajeros (VD): 2

1.2 Número de jornadas controladas: 53.415

1.3 Número de vehículos controlados: 1.187.

1.4 Número de actas de infracción: 530. Actas referidas en su mayoría a tiempos de conducción y descanso, uso del tacógrafo, control de gestor de transportes, obtención y validez de permisos como CAP y certificados país tercero.

1.5. Nº de infracciones: 530

1.5.1. Gravedad infracciones

- Leves: 374
- Graves: 80
- Muy graves: 76

1.6 Cuantía total sanciones impuestas: 192.642 €



2. CAP (Certificado de aptitud profesional para el ejercicio de la actividad de transporte de mercancías y viajeros por carretera tanto en modalidad de cualificación inicial como formación continua).

2.1 Cursos inspeccionados: 75

- Formación inicial: 24
- Formación continua: 51

2.2 Distribución por provincias:

- Zaragoza: 48
- Huesca: 19
- Teruel: 8

Nº infracciones totales: 4, debidas a incumplimiento del cronograma validado y no comunicación de incidencias.

3. Informes Mercancías Peligrosas

3.1 Control de partes de accidentes comunicados a través del 112: 78 informes recibidos.

3.2 Control de informe anual de mercancías peligrosas: Las empresas controladas son las que figuran en la aplicación MPinformes dependiente del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible con domicilios en nuestra Comunidad Autónoma.

3.3 Resultado:

9 infracciones por falta de presentación del informe anual y 2 actas por no presentación del informe sobre sucesos notificables del 1.8.5 ADR.

4. Peso

4.1 Datos obtenidos de las básculas fijas del Gobierno de Aragón (durante el año 2024 el profesional contratado para ejercer las funciones de basculero se encuentra en situación de incapacidad temporal).

- Número de vehículos controlados: 0
- Número de infracciones: 0



4.2 Controles de larga duración de furgonetas y camiones: 4 campañas estatales

- Número de vehículos controlados:	1187
- Número y tipo de infracciones:	210
• Exceso de peso:	121
• Documento de control:	11
• Conducción/descanso:	52
• Carencia de autorización:	19
• Otras:	7

5. Arrendamiento con conductor (VTC) (control con policía local)

5.1 Autorizaciones controladas: 92

5.2 Infracciones detectadas: 43, de las que 32 infracciones fueron debido a realizar transporte sin licencia municipal competencia municipal, 8 debido a no comunicar el servicio al Registro VTC y 3 infracciones de tráfico.

6. Denuncias de parte

6.1 Número de denuncias: 48, de las cuales 14 han sido referidas a morosidad y 4 a precios.

6.2 Resultado: 32 requerimientos a sujetos denunciados, 13 actas de infracción por morosidad; otros requerimientos han dado lugar a infracciones de tiempos de conducción y descanso (incluidos en el punto 1) y 4 comunicaciones a Guardia Civil para su control en carretera y a Policía Local.

7. Campañas específicas

7.1 Número de vehículos totales controlados: 641

7.2 Número de infracciones totales: 259

7.3 Campañas:

7.3.1 Animales vivos: 28 vehículos controlados. 37 infracciones en su mayoría de exceso de peso e incumplimiento de los tiempos de conducción y descanso.

7.3.2 Control en polígonos: 67 vehículos controlados. 22 infracciones referidas en su mayoría a tiempos de conducción y descanso, uso de tacógrafo, documentación y peso.



7.3.3 Mercancías peligrosas: 27 controlados, 8 denuncias, de las que solamente tres fueron específicas de MMPP (carta de porte y estiba). Las otras 5, referentes a tacógrafo.

7.3.4 Transporte internacional: 66 vehículos controlados. 34 infracciones referentes a tiempos de conducción y descanso, uso del tacógrafo (como cruce de frontera) y peso.

7.3.5 Derechos de los viajeros: 14 reclamaciones de viajeros recibidas y 220 vehículos controlados tanto en estaciones de autobuses como en demás lugares, resultando 77 infracciones en su mayoría de tiempos de conducción y descanso.

7.3.6 Transporte Escolar: 237 vehículos controlados (datos obtenidos sumando controles de GC de todo Aragón e Inspección de Transportes) 67 infracciones referidas autorización de transporte escolar o regular escolar, documentación y rótulos.

7.3.7 Transportes Especiales: 45 vehículos controlados, 35 infracciones tanto por incumplimiento de los requisitos de la autorización especial, peso como de incumplimiento de tiempos de conducción y descanso.

7.3.8 Carga y descarga: 18 vehículos controlados y 0 actas de infracción.

5- ESCENARIO TEMPORAL.

Este Plan se llevará a cabo durante todo el año 2025, y terminará con su evaluación final. No obstante, y tal como dispone 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 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, y se aprobarán mediante Orden del Consejero de Fomento, Vivienda, Logística y Cohesión Territorial.

En el último trimestre del año 2025, 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 la evaluación.

En tanto se aprueba el nuevo Plan correspondiente al año 2026, se continuará aplicando las medidas de acción del Plan del año 2025.



6- MEDIDAS DE ACCIÓN:

Las actuaciones a desarrollar por la Inspección de Transportes del Gobierno de Aragón se concretarán en las siguientes medidas de acción:

6.1- Inspección de las autorizaciones de transporte.

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

Es necesaria 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/as.

Una vez detectadas las empresas infractoras, se realizará un seguimiento en el tiempo de su actividad profesional 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 toneladas de masa máxima autorizada (M.M.A.) que no precisan de autorización de transporte. No obstante, quienes realizan este tipo de transportes, según el artículo 42.3 de la LOTT, deben cumplir el resto de las exigencias contenidas en esa Ley y en las normas dictadas para su desarrollo, en los términos en que les resulten de aplicación y deben obtener los permisos, licencias o habilitaciones que, en su caso, procedan según la legislación sobre seguridad, sanidad o tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.



Por otro lado, ya está en vigor la modificación introducida por el Paquete de Movilidad referente a la necesidad de que los vehículos de más de 2,5 toneladas de M.M.A. que realicen transporte internacional deberán estar en posesión de la correspondiente licencia comunitaria para realizar dichos desplazamientos, lo que también va a ser objeto de control.

En el caso, de los transportes privados complementarios 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, ante la existencia de indicios racionales de que el transporte que se está efectuando es público, y si de la documentación existente no se desprende lo contrario, se levantará el correspondiente boletín de denuncia o acta de infracción.

A este respecto, 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.

6.2. Inspección de la capacitación profesional de las empresas: el gestor.

Las empresas de transportes obligadas a cumplir el requisito de competencia profesional deben visar sus autorizaciones bienalmente. El ROTT exige el control anual de, al menos, el 25% de aquellas empresas cuya autorización no haya de ser visada en esa anualidad.

Se trata de comprobar la existencia de un gestor de transporte, que es la persona física que aporta la competencia profesional a la empresa, con una vinculación real y efectiva con la empresa a través del vínculo laboral a jornada completa.

Asimismo, se controlará que el gestor viene desarrollando las funciones que le atribuye el artículo 114 del ROTT en cuanto a la supervisión en la empresa transportista de las autorizaciones de transporte, los contratos de transporte, documentos de control, contabilidad, organización de trabajo de los conductores, vehículos habilitados y su mantenimiento, uso del tacógrafo, etc.



La constatación de múltiples infracciones en materia de transporte por parte de las empresas, puede constituir un indicio del incumplimiento de las obligaciones legales del gestor.

6.3. Inspección de tiempos de conducción y de descanso.

El Reglamento (CE) nº 561/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo, 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 3821/85 y (CE) nº 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo y 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, por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera; constituye el marco jurídico para el control de los tiempos de conducción y descanso.

Con el objetivo de lograr tal fin, desde la Inspección de Transportes se realizan requerimientos a las empresas, de los discos analógicos o archivos digitales, así como documentación adicional que las empresas deberán tener a disposición de la Administración.

Se priorizará aquellas empresas en las que existen indicios de manipulación o consten denuncias por parte de las autoridades, ya que las mismas, tienen una incidencia directa en la competencia entre empresas y en la seguridad en la carretera. 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 en este sentido en zonas como polígonos industriales, áreas metropolitanas de alto desarrollo industrial, etc.

En refuerzo de la gravedad de las conductas de manipulación de los tiempos de conducción y descanso, hemos de tener en consideración la Sentencia del Tribunal Supremo 672/2019, de 15 de enero de 2020, en la que se expresa el criterio determinante de las infracciones merecedoras de calificación jurídico penal como delito de falsedad en documento oficial tipificado en el artículo 392 en relación con el artículo 390.1.2º del Código Penal, refi-



riéndolo a “la manipulación fraudulenta de un tacógrafo con alteración de los registros, realizada con la finalidad de sortear los controles policiales y administrativos”. Por ello, también habrán de tenerse otro tipo de conductas consistentes en alterar los registros de los tacógrafos.

Por ello, se fomentará la colaboración con los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, para intensificar los controles en carretera y ampliar el ámbito de intervención.

La principal fuente de información en los controles en carretera la constituyen los datos registrados por el tacógrafo. Sin embargo, la Decisión de la Comisión Europea 959/2009, de 14 de diciembre, estableció un documento para justificar la realización de una serie de actividades, denominado “certificado de actividades”, que podía ser usado por el conductor para justificar las actividades que venían recogidas en el mismo.

Con la entrada en vigor del Reglamento 1054/2020, de 15 de julio, se modificó el Reglamento 165/2014, de 4 de febrero, en particular se introdujo una nueva redacción del artículo 34, punto 5, apartado b) iv) y se añade el apartado b) v) dentro de las obligaciones de los conductores de accionamiento de los dispositivos de conmutación. Estas modificaciones, unidas al punto 3 del antedicho artículo 34 y otras que se ha producido en el Reglamento 561/2006, de 15 de marzo, hace improcedente la utilización del certificado de actividades, ya que todos los conceptos que en el contienen, han de registrarse obligatoriamente en y por el tacógrafo, sea analógico o digital.

Los indicadores cuantitativos relativos a los controles de los requerimientos a empresas, arrojan un resultado a fecha 15-11-2024 de un total de 50.940 jornadas de trabajo analizadas. A ello deben sumarse los controles coordinados que se realizan con los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado, en particular con Guardia Civil y Policía Local.

La Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) nº 3820/85 y (CEE) nº 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo, establece que los estados miembros han de controlar al menos el 3% de las jornadas de quienes conducen los vehículos obligados a llevar tacógrafo y, al menos el 50% de ese porcentaje, se controlará en empresas. Teniendo en consideración 225 días laborables



al año, el Ministerio de Transportes, y Movilidad Sostenible ha comunicado a la Comunidad Autónoma de Aragón que el número de jornadas a controlar en empresa que le corresponde en 2025 es de 61.803 jornadas.

6.4. Documentación del conductor/a: Formación inicial/Certificado de Aptitud Profesional (CAP), formación continua, Certificado Conductor terceros países.

La Directiva 2003/59 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio, establece la obligatoriedad de una cualificación inicial y una formación continua para quienes realizan 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. La trasposición al ordenamiento jurídico español se recoge en el Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera y por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

La inspección se centrará fundamentalmente en:

1.- El control del Certificado Aptitud Profesional que se realizará directamente en carretera dado que el permiso de conducir determina la exigencia o no de este Certificado. Para los conductores de otros estados miembros de la Unión Europea el permiso de conducir tendrá el código comunitario 95 o en su caso dispondrán de la tarjeta de cualificación del conductor.

2.- Formación CAP: se comprobará el cumplimiento de las condiciones en la impartición de los cursos.

Ya desde el 1 de marzo del 2021, los centros de formación deben disponer de los sistemas de control de acceso biométrico con las características señaladas en la Resolución de 23 de julio de 2020, de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda urbana, facilitando el control de asistencia a los cursos que impartan, tanto en la parte práctica como teórica. También hay que citar la Resolución de 14 de abril de 2021, de la Dirección General de Transporte Terrestre, dónde se establece cómo hacer la remisión de los ficheros de asistencia generados por la aplicación informática de los



sistemas de control biométrico cuando los cursos para la obtención CAP, se desarrollen en sábados, domingo o días festivos.

No obstante, ello no exime de los controles presenciales de la Inspección durante la impartición del curso.

Se realizará, al menos, una inspección de cada curso impartido, de conformidad con lo preceptuado en la normativa.

3.- Los certificados de Conductores de terceros países. El Reglamento (CE) 1072/2009, del Parlamento y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, establece en su artículo 5 la obligatoriedad del certificado para conductores de terceros países no pertenecientes a la Unión Europea, y dicta las normas para su expedición, contenido, características y plazo de validez. Existe a nivel autonómico una guía de procedimientos administrativos para conductores de terceros países que trabajen como conductores profesionales para empresas de transporte suscrita por Tráfico, Extranjería y Dirección General de Transportes para facilitar la gestión.

Según la Orden FOM 3399/2002, de 20 de diciembre, por la que se establece un certificado de conductor para la realización de la actividad de transporte por conductores de terceros países, las empresas deben solicitar tal certificado, debiendo acreditar entre otros aspectos, el alta en Seguridad Social del conductor/a.

Los controles se llevarán a cabo:

- a) En carretera.
- b) Cuando se realicen inspecciones a las empresas de tiempos de conducción y de descanso, se solicitarán los Certificados de Conductores de Terceros países de quienes lo precisen.
- c) A través del cruce de datos con la Seguridad Social, se comprobarán las situaciones de alta en seguridad social. El incumplimiento de este requisito por algunas empresas puede dar lugar a una competencia desleal con el resto de las mismas. De las empresas en



las que se hayan detectado estos incumplimientos se dará traslado al órgano competente de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

6.5. Control del exceso de peso.

El control sobre el exceso de peso en inspecciones llevadas a cabo en la sede de las empresas, se puede efectuar a través del documento 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 en el cual debe aparecer como dato obligatorio, entre otros, la naturaleza y peso de la mercancía transportada. Y en los supuestos en que, por razón de las circunstancias en que se produzca la carga del vehículo, resulte de difícil determinación el peso exacto de la mercancía que se va a transportar, se buscará otro tipo de magnitud para determinar su peso. Los sujetos obligados a documentar los envíos conforme a lo previsto en esta orden, deberán conservar un ejemplar o copia del documento de control, a disposición de la Inspección de Transporte Terrestre, durante al menos un año.

Asimismo, la Resolución de 22 de mayo de 2023, de la Dirección General de Transporte Terrestre, establecen los sistemas y las características que deben reunir los documentos de control administrativo en soporte electrónico exigidos en los transportes por carretera.

El control de peso en carretera, se considera el sistema más eficaz, puesto que en el caso de detectarse excesos de peso se aplicarían las sanciones legalmente previstas, incluso medidas accesorias, como la inmovilización del vehículo.

Es necesario, mantener los controles de peso en carretera, ya sea a través de básculas móviles o fijas. Estos controles se realizan conjuntamente por las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera y los Servicios de Inspección, para lo cual se debe mantener una coordinación y contacto continuos.

La Comunidad Autónoma de Aragón, se está dotando de nuevos instrumentos de pesaje más sofisticados para el control de peso, cediéndolos a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado para su uso diario en carretera.

Entre los sectores bajo este control de peso, en este Plan se hace especial hincapié en el transporte de animales vivos, así como en los transportes especiales.



6.6. Inspección del transporte de escolares y menores.

A fin de que se cumpla lo dispuesto en el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores, es por lo que se considera que debe ser objeto prioritario el control de esta clase de transporte. La alarma social que se produce en caso de accidente en este tipo de transporte, hace que las autoridades, no solo desde el punto de vista normativo, sino también de control, garanticen la seguridad de este tipo de transporte.

Por otra parte, cuando se realice una inspección a empresas que realicen servicios de transporte escolar, se controlará el cumplimiento de las condiciones de las autorizaciones regulares de uso especial.

6.7. Inspección del transporte de personas viajeras.

La prestación de los servicios públicos de transporte regular de uso general, se realizará mediante el correspondiente contrato de concesión de servicios, con carácter general. En este sentido, hay que destacar que está en proceso de adjudicación el nuevo mapa concesional de Aragón, por lo que se incidirá en el control de las condiciones establecidas en sus pliegos.

No obstante, en los supuestos en los que no resulte aconsejable utilizar 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 (itinerario, calendario, horario, tarifas de aplicación y características mínimas del vehículo a utilizar) y se obliga al 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.



La Inspección de Transportes controlará 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 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 los vehículos lleven geolocalizador, se controlarán los datos proporcionados por este sistema.

La obtención de información mediante las verificaciones in situ ofrece permittien 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.

Por lo tanto, y en tanto no se adjudique definitivamente el mapa concesional se seguirá constatando.

En cuanto al transporte público regular de viajeros por carretera del área metropolitana de Zaragoza, afectado singularmente por las condiciones particulares de las concesiones a las empresas operadoras, la Dirección General de Transportes mantendrá una constante colaboración con el Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza (CTAZ) para asegurar el cumplimiento de la prestación del servicio en todos sus extremos, con especial atención a los usuarios con movilidad reducida.

6.8. Inspección del arrendamiento de vehículos con conductor/a.

La regulación de dichas autorizaciones VTC se ha contenido tradicionalmente en:

1. Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación del Transporte Terrestre (LOTT).



2. Reglamento por el que se desarrolla la anterior aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (ROTT).

3. Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección II del capítulo IV del título V del ROTT.

4. LO 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las CCAA en materia de transporte por carretera y por cable

La mencionada normativa ha sido objeto de diversas modificaciones al albur de los cambios introducidos en la normativa europea, estatal y la jurisprudencia generada por diversas instancias judiciales.

Así, mediante el Real Decreto-Ley 3/2018, de 20 de abril, se modificaba la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, para abordar la situación existente en ese momento adoptando medidas que garantizaban de forma inmediata y hacia futuro la adecuada coordinación entre las normas de aplicación a dos modalidades de transporte que, inevitablemente interactúan en un mismo segmento del mercado, de forma que se evite cualquier repercusión sobre los usuarios de los servicios y el orden público.

La publicación del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modificaba la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento con conductor, cuando apenas habían pasado unos meses desde que el Real Decreto Ley 3/2018, trató de garantizar el equilibrio adecuado entre la oferta de servicios en VTC y en Taxis.

El Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre, introdujo modificaciones sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, creando un Registro en el cual deben ser comunicados diferentes datos de cada servicio prestado, salvaguardando la protección de datos de los usuarios exigida por Sentencia del Tribunal Constitucional.

La Dirección General de Transporte Terrestre emitió Resolución de 26 de octubre de 2021, por la que se anunciaba la entrada en funcionamiento del Registro de comunicaciones



de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor y sus condiciones de uso, dando un periodo de dos meses para la adaptación tecnológica de cada una de las empresas de VTC.

El sistema informático de gestión del Registro se encontraba operativo desde el 1 de febrero de 2022, herramienta que ha sido utilizada para dicho control, si bien mediante sentencia del Tribunal Supremo de 18 de enero de 2023 donde se declaró nulo de pleno derecho y mediante Resolución de 13 de marzo de 2023 se pone de nuevo en funcionamiento el Registro.

Por otro lado, la Ley 14/1998, de 30 de diciembre, de Transportes Urbanos de la Comunidad Autónoma de Aragón, indica en su artículo 27, "Necesidad de licencia municipal:

Para la realización de servicios de transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo será necesaria la previa obtención de la correspondiente licencia habilitante, otorgada por el municipio en que esté residenciado el vehículo.

- . El régimen transitorio no exigía el inicio del servicio en la Comunidad Autónoma donde tenían residenciada la autorización, siempre que se ajustasen al principio de territorialidad.

- . Por otro lado, se sujetaban a las limitaciones que se establecieran en el ámbito urbano el órgano competente, sobre estacionamiento, horarios, calendarios de servicios, restricciones a la circulación por contaminación atmosférica.

- . Y se consideraban estas habilitaciones temporales como una indemnización por todos los conceptos relacionados con las modificaciones establecidas en el Real Decreto Ley y en particular por la nueva delimitación del ámbito territorial, no obstante, se posibilitaba una indemnización complementaria que se podía solicitar ante la Dirección General de Transporte Terrestre.

A estos efectos, se han publicado Resoluciones de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por la que se resuelven las solicitudes de indemnización complementaria en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.



Por lo tanto, durante el año 2024 se han realizado inspecciones con los parámetros arriba indicados.

La Ley 13/2021, de 1 de octubre, modificaba la LOTT, en materia de infracciones relativas a dicho arrendamiento, adecuando el régimen sancionador –seis nuevos tipos infractores-aplicable a las nuevas condiciones de prestación de ese tipo de servicios establecidas en el Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre.

Por otro lado el Real Decreto Ley 5/2023, 28 junio por el que se adoptan y prorrogan determinadas medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra de ucrania, de apoyo a la reconstrucción de la isla de la palma y a otras situaciones de vulnerabilidad; de transposición de directivas de la unión europea en materia de modificaciones estructurales de sociedades mercantiles y conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores; y de ejecución y cumplimiento del derecho de la unión europea, modificó la LOTT añadiendo dos nuevos párrafos en el artículo 99.4.

El escenario actual comprende diversas situaciones:

1º-. Aquellas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor que transcurrido el plazo transitorio de los cuatro años otorgados por el Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, sólo pueden realizar transporte interurbano.

2º-. Aquellas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor que transcurrido el plazo transitorio de los cuatro años otorgados por el Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, pueden realizar transporte interurbano y urbano amparados, en su caso, en la licencia municipal, siendo en éste caso la competencia inspectora y sancionadora en el ámbito urbano de la corporación local correspondiente.

3º-. Aquellas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor que se han otorgado con posterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, incluidas las presentadas al amparo de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio y cuyo plazo transitorio puede estar actualmente vigente, pudiendo realizar transporte interurbano y urbano (sin licencia municipal).



4º-. Aquellas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor a las que se les haya otorgado una indemnización complementaria en virtud de Resoluciones de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, están por tanto amparadas en una prórroga temporal, determinada en la propia resolución, dato que es trasladado a las aplicaciones informáticas de consulta por la inspección.

La realización de las inspecciones en esta materia se llevará a cabo respecto a los trayectos interurbanos en el escenario descrito y urbanos, en colaboración con Guardia Civil y Policía Local.

Además, se realizará un control aleatorio de autorizaciones de VTC para comprobar que las empresas tienen vehículos adscritos a las autorizaciones, atendiendo a la modificación normativa del Real Decreto Ley 5/2023, 28 junio.

6.9. Inspección del transporte de mercancías peligrosas.

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

Por las carreteras de la Comunidad Autónoma de Aragón circula un flujo importante de vehículos con mercancías peligrosas y resulta conveniente verificar que se cumplen las especificaciones del Acuerdo Europeo relativo al transporte de mercancías peligrosas por carretera (ADR), y 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.

Las especificaciones a comprobar, establecidas en la normativa correspondiente, 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, las condiciones del envasado que el expedidor debe cumplir, entre otras.

Por otra parte, los consejeros de seguridad están obligados a emitir un informe anual sobre las actividades de carga, descarga o transporte de mercancías peligrosas efectuadas por las empresas a las que están adscritos. Estas empresas lo presentarán, electrónicamente, en la Comunidad Autónoma donde tenga su domicilio fiscal, con el contenido establecido



en la Orden FOM/606/2018, de 25 de mayo, sobre el contenido del informe anual para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

El Servicio de Inspección controlará la presentación de los informes anuales de las empresas dedicadas al transporte de mercancías peligrosas cuyo domicilio fiscal esté ubicado en Aragón. Dado que el plazo de presentación de los informes es del 1 de enero al 31 de marzo, del año posterior al del informe, se establecerá una campaña de comprobación en el mes posterior a la finalización de dicho plazo.

6.10. Inspección del transporte realizado por no residentes (internacional y cabotaje).

Se realizará el control del transporte realizado por empresas no residentes en territorio español, ya sea de carácter internacional o interior, (transporte de cabotaje) por parte la Inspección de Transportes para erradicar prácticas irregulares de competencia desleal en relación a las empresas residentes.

El Reglamento (CE) nº 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, sobre el acceso al mercado del transporte internacional de mercancías, en los artículos 8 y 9 ha regulado el transporte de cabotaje, y establece las reglas y los límites temporales y cuantitativos en relación con la realización de transportes interiores por parte de empresas no residentes.

El artículo 8.3 del Reglamento (CE) nº 1072/2009, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera, obliga al transportista que realice transporte de cabotaje a acreditar fehacientemente haber realizado un transporte internacional entrante, así como cada uno de los transportes consecutivos de cabotaje llevados a cabo.

Son de importancia, en esta materia, las modificaciones introducidas por los Reglamentos UE 2020/1054 y 2020/1055 ambos del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio, (del paquete de movilidad) que inciden en un control más eficaz del transporte internacional realizado y que deberán ser controladas, a través de las inspecciones, entre otras:



- Mejoras en las condiciones de trabajo y protección social de los conductores, exigiendo un registro europeo de empresas dedicadas al transporte internacional de mercancías;

- Incluyen dentro de su ámbito de aplicación a los vehículos ligeros de más de 2,5 toneladas en operaciones de transporte internacional, exigiéndoles licencia comunitaria;

- Refuerzan el requisito del establecimiento obligando al regreso del vehículo al menos cada 8 semanas al Estado miembro de establecimiento;(requisito actualmente anulado por el Tribunal de Justicia Europeo en los asuntos acumulados C541/20 y C555/20).

- Y en cuanto al cabotaje regulan un periodo de “enfriamiento o cooling off” de 4 días para realizar un nuevo cabotaje.

Son destacables las modificaciones que introdujo el Paquete de Movilidad y que afectan a estos transportes:

A partir de febrero de 2022:

- La obligación de registrar el paso por frontera en el registro del tacógrafo.

A partir de marzo de 2022:

- El conductor debe llevar consigo el papel o en formato digital: una copia de la declaración de desplazamiento presentada en IMI (esta declaración lleva un código QR para que la Guardia Civil la verifique).

- Una prueba de la operación de transporte que esté realizando (CMR) y datos de tacógrafo con especial atención a los pictogramas de cruce de frontera de los países implicado en la operación de transporte. El servicio de Inspección puede requerir a la empresa que les aporten los CMRs, los datos de tacógrafo, y en coordinación con la Inspección de Trabajo el contrato de trabajo, la documentación relativa al salario, así como horarios de trabajo.

- El hecho de no realizar la comunicación del desplazamiento, supone una infracción en el ámbito laboral y el no llevar a bordo en el vehículo dicha comunicación es tipificada como una infracción en materia de transporte, por lo que se controlará dicho extremo.



A partir del 20 de agosto de 2023:

- Los vehículos matriculados por primera vez deberán disponer de tacógrafos inteligentes de 2ª generación, en virtud de lo establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1228. Los tacógrafos inteligentes de 2ª generación registraran el posicionamiento en el lugar de comienzo, cada 3 horas de conducción, el lugar de finalización, el cruce de fronteras, y la carga y descarga.

A partir del 31 diciembre de 2024:

- Los vehículos que realizan transporte internacional que lleven instalados tacógrafos analógicos o digitales (G1), deberán estar equipados con los tacógrafos inteligentes de 2ª generación, de conformidad con el Reglamento de Ejecución((UE)2021/1228.

A partir del 18 de agosto 2025:

- Los vehículos que realicen transporte internacional con tacógrafo inteligente G2V1, deberán sustituirlos por las de 2ª generación, en aplicación del Reglamento de Ejecución (UE)2021/1228.

A partir de 01 julio de 2026:

- La obligación de incorporar el tacógrafo a las furgonetas que realizan transporte internacional o en operaciones de cabotaje (entre 2,5 y 3,5 toneladas de MMA), así como aquellos vehículos matriculados por primera vez a partir de esta fecha deberán instalar el tacógrafo inteligente G2V2.

6.11. Control de morosidad.

La lucha contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera constituye una de las prioridades políticas de la Unión Europea, que se ha traducido en la aprobación de sendas directivas sobre la materia. La Directiva 2000/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de junio de 2000, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, y la vigente Directiva 2011/7/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, que derogó la anterior. Las



disposiciones de la Directiva 2000/35/CE fueron objeto de transposición al ordenamiento español a través de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad.

Posteriormente, la aprobación de la Directiva 2011/7/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, introdujo modificaciones sustantivas en la Directiva 2000/35/CE, trasladadas a nuestro ordenamiento jurídico mediante la aprobación de la Ley 15/2010, de 5 de julio, de modificación de la Ley 3/2004, la cual, entre otras novedades, incorporaba la obligación de empresas y Administraciones de hacer públicos sus plazos medios de pago a proveedores.

En el ámbito concreto del transporte de mercancías por carretera, la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, regula en su artículo 41 el supuesto de demora en el pago del precio, delimitando claramente el momento a partir del cual el deudor incurre en mora y con la voluntad, asimismo, de evitar pactos de contenido abusivo para el porteador. Dicha Ley establece remisiones en la regulación sobre esta materia a la Ley 3/2004, de 29 de diciembre. No obstante, la legislación española referida se ha demostrado insuficiente para desincentivar de manera efectiva la morosidad empresarial, de ahí que se consideró necesario crear en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, un nuevo tipo infractor por el incumplimiento del plazo máximo legal de pago de sesenta días previsto en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, en los contratos de transporte de mercancías por carretera. Por Ley 13/2021 por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, se tipificó como infracción su incumplimiento.

La morosidad influye negativamente en la liquidez de las empresas, complicando su gestión financiera y afectando a su competitividad y rentabilidad cuando se ven obligadas a solicitar financiación exterior. El riesgo de esta influencia negativa aumenta drásticamente en períodos de crisis económica, al hacerse más difícil la financiación, y afecta especialmente a las empresas de mediano y pequeño tamaño (PYMES), puesto que comporta una grave



desestabilización de su estructura financiera, que puede condicionar incluso la viabilidad de las mismas.

Será necesario comprobar la facturación de las empresas y los justificantes del pago de cada una de las facturas emitidas correspondientes a los servicios de transporte, para constar que se cumple el límite máximo legal de pago no dispositivo previsto en la normativa vigente de lucha contra la morosidad procediéndose al levantamiento de las actas de infracción cuando se detecten incumplimiento en el pago/cobre dentro del periodo determinado por la ley. Las infracciones figuran en la LOTT en los artículos 140.40 y 141.26, atendiendo al precio del transporte cuyo pago/cobre ha sido superior al límite máximo legal de su pago.

6.12 Control precio del transporte

Para tratar de garantizar que el precio del transporte sea superior a los costes y gastos individuales efectivos en que incide el transportista, se consideró necesario exigir que los contratos de transporte referidos a un único envío que se realicen con el transportista efectivo se documenten mediante carta de porte, así como que en la documentación contractual aparezca expresamente el precio del transporte con referencia a los gastos conexos, exigiéndose que dicho precio del transporte sea igual o superior a los costes individuales efectivos asumidos por el transportista, el Real Decreto Ley 14/2023 incorpora a la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, nuevas infracciones derivadas de la vulneración de las nuevas normas. Por ello, se constatará, en los casos de contratos referidos a un único envío, que el pago al transportista efectivo cubre el total de costes efectivos individuales incurridos o asumidos por él, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, siempre que exista una asimetría entre las partes en el contrato de transporte.

A estos efectos, para poder determinar los costes individuales efectivos se utilizará la estructura de partidas de costes del observatorio de costes del transporte de mercancías por carretera elaborado por el Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible. Hay que añadir, que, a efectos de inspección, el reflejo del precio convenido en las cartas de porte y en su caso en los documentos en los que en ello figure, constituye un elemento importante para el



control de los precios del transporte, por lo que serán objeto de un control exhaustivo por parte de la inspección de transportes.

Se iniciarán las inspecciones a través de las empresas cargadoras y operadores de transportes, estableciendo el seguimiento de la cadena de empresas implicadas hasta llegar al porteador efectivo de los servicios contratados.

6.13. Campañas específicas:

6.13.1. Campaña de control de personas viajeras.

Las prescripciones establecidas en el Reglamento (UE) 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar; serán objeto de control en las diferentes estaciones de autobuses de la Comunidad Autónoma de Aragón, y mediante las reclamaciones por parte de los usuarios presentadas ante el Gobierno de Aragón.

De acuerdo con el artículo 71.15 del Estatuto de Autonomía de Aragón, el Gobierno de Aragón tiene competencias exclusivas respecto del transporte terrestre de viajeros por carretera, sólo si transcurre íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma. Por lo tanto, se contempla como campaña específica y complementaria de la estatal, el control de los derechos de los viajeros de autobús en los trayectos dentro del territorio aragonés.

6.13.2. Campaña sobre manipulaciones y usos de tarjeta de conductor.

Complementará la campaña nacional, mediante la comprobación en recorridos cortos de este tipo de manipulaciones y usos indebidos de la tarjeta de conductor y tacógrafo. Se incidirá en polígonos y áreas industriales y comerciales.

En este sentido y para optimizar el control de las posibles manipulaciones se ha dotado a la Guardia Civil de Tráfico de herramientas tecnológicas adecuadas para tal fin.



6.13.3. Campaña sobre el control de mercancías peligrosas. Control de los informes anuales, partes de accidentes provenientes del 112, Consejeros de Seguridad de las empresa y transporte ADR.

Se incidirá en las empresas ubicadas en esta Comunidad Autónoma a través del control de los informes anuales obligatorios, además de los controles en carretera que se vienen realizando en la campaña estatal.

6.13.4. Campaña de control de transporte escolar.

La alarma social que se produce en caso de accidente en este tipo de transporte, hace que las autoridades, no solo desde el punto de vista normativo, sino también de control, garanticen la seguridad de este tipo de transporte.

En este sentido, el Servicio de Inspección de Transporte de Gobierno de Aragón en coordinación con la Guardia Civil de Tráfico, controlará en campañas conjuntas, además de las establecidas por el MITMA, la prestación del servicio en las condiciones legalmente establecidas. Se incidirá en el control del acompañante en aquellos transportes en aquellos transportes en que sea preceptivo.

6.13.5. Control de arrendamiento de vehículos con conductor.

Se llevará a cabo un seguimiento y control en la prestación de los servicios de Arrendamiento de Vehículos con conductor dentro del ámbito interurbano, a través del Registro de servicios de VTC, así como a través de controles presenciales, en colaboración con guardia civil y policía local.

6.13.6. Control de transporte internacional, atendiendo a la situación geográfica de Aragón.

La ubicación de la Comunidad Autónoma de Aragón en un nudo de comunicaciones terrestres entre Madrid-Cataluña-Levante-País Vasco-Francia determina que existan múltiples transportes de carácter internacional que transcurren por su territorio, además de por las razones comerciales, estratégicas y logísticas de la propia Comunidad.



Además de las actuaciones en carretera que vienen realizándose en todo el territorio aragonés, se reforzarán con controles puntuales en zonas próximas a la frontera con Francia en colaboración con la Guardia Civil de Tráfico.

6.13.7. Control de transporte de animales vivos.

El incremento en los transportes por carretera de animales vivos requiere de una especial vigilancia en las proximidades de los puntos de transformación: mataderos e industrias cárnicas.

6.13.8. Control carga y descarga por parte de los conductores/as.

Con la publicación del Real Decreto-Ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística, y por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras, se modificó la Disposición Adicional Decimotercera de la LOTT en relación con la carga y descarga de los conductores, de tal modo, que se prohíbe con carácter general, la realización de las mismas por los propios conductores, admitiendo una serie de excepciones.

A los efectos de lograr una implementación efectiva de la citada norma, se contempla una campaña específica destinada a controlar este extremo. Para ello, se realizarán controles en plataformas logísticas, o en aquellos lugares que se considere adecuado, para garantizar su cumplimiento, ya que se ha tipificado como nueva infracción en la LOTT.

6.13.9. Control de transportes especiales.

Un transporte especial está constituido por todos esos productos que, por su volumen o dimensiones, sobrepasa las medidas habituales de un camión articulado y necesita de vehículos y autorizaciones especiales para su traslado.

La necesidad de control de dichos transportes radica en la incidencia que puede conllevar su paso por las carreteras aragonesas con excesos de peso, exigiéndoles una autori-



zación especial de circulación en la que se recogen la M.M.A, dimensiones e itinerarios de dichos transportes.

6.13.10 Control instalación del tacógrafo inteligente G2V2.

Las principales novedades del tacógrafo inteligente supone el Registro de la posición de vehículo, la teledetección temprana de posibles manipulaciones o usos indebidos y la interfaz con sistemas inteligentes de transporte (ITS).

El tacógrafo inteligente registrará automáticamente la posición del vehículo en los siguientes puntos: El lugar de inicio del periodo de trabajo diario, cada tres horas de tiempo de conducción acumulado y el lugar de finalización del periodo de trabajo diario, asimismo la versión G2V2 registrará el cruce de fronteras y las operaciones de carga y descarga.

Permitirá asimismo la teledetección temprana de posibles manipulaciones o usos indebidos, las autoridades de control podrán comunicarse con el aparato de control con el vehículo en movimiento con el fin de realizar controles selectivos.

Las comunicaciones de teledetección temprana se harán por medio de tecnología inalámbrica DSRC (Dedicated, Short Range Communication).

El sistema está diseñado para atender la necesidad de establecer un cribado rápido, eficaz y en tiempo real, para la selección en carretera de los vehículos de transportes sobre los que se podrán realizar inmediatamente después controles más detallados.

La comunicación sólo será posible cuando lo solicite el aparato de las autoridades de control y estará protegida a fin de garantizar la integridad de los datos.

En ningún caso una comunicación a distancia a efectos de detección temprana del tipo descrito, conllevará automáticamente la imposición de multas o sanciones al conductor o empresa de transporte.

Los tacógrafos inteligentes podrán ir equipados de interfaces normalizadas que permitan que los datos registrados o producidos por un tacógrafo se utilicen en modo operativo por un dispositivo externo.

Para detectar cualquier manipulación de los datos en movimiento, la información procedente del sensor del movimiento deberá ser confirmada por la información procedente del receptor GNSS.



Dada la importancia que todo ello puede tener en los controles que se realicen, se considera necesario realizar una campaña para verificar la correcta y progresiva instalación de los tacógrafos inteligentes en las fechas normativamente procedentes.

6.3.11 Verificación in situ de los gastos realizados en virtud del Plan de Choque de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada en entornos urbanos y metropolitanos, Programa para la implantación de zonas de bajas emisiones y Transformación del Transporte Urbano y metropolitano dirigido a Comunidades Autónomas (C1.I1) y de las Ayudas a Comunidades Autónomas para el impulso, digitalización, sostenibilidad e Innovación en la cadena logística (C6.I4), según protocolo de verificación in situ que se aprobará por la Dirección General de Transportes.

Los fondos europeos “Next Generation”, a través del PLAN DE RECUPERACION TRANSFORMACION Y RESILIENCIA, ha supuesto una importante inyección económica.

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento (UE)2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR, en adelante), la ayuda financiera proveniente del Mecanismo se configura como una forma de financiación basada en el logro de resultados medidos por referencia a los hitos y objetivos indicados en los planes de recuperación y resiliencia aprobados (Considerando 51^a).

A estos efectos la Conferencia Nacional de Transportes, en sesión celebrada el 5 de noviembre de 2021, acordó fijar los criterios de distribución territorial de los créditos y su distribución entre Comunidades Autónomas. Se establecieron dos Componentes y líneas de inversión:

-C1.I1-CCAA Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos. Programa para la implantación de zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano dirigido a Comunidades Autónomas.

-C6.I4-CCAA Ayudas a Comunidades autónomas para el impulso de la digitalización, sostenibilidad e innovación en la cadena logística.



Existe una entidad colaboradora que es el Consejo Aragonés de Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Servicios como entidad colaboradora, para la gestión de las ayudas para la transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas privadas prestadoras de servicios de transporte por carretera y de transporte privado complementario, en el marco del plan de recuperación, transformación y resiliencia, en virtud del Convenio de Colaboración existente, así como para la convocatoria de digitalización.

El personal contratado por la entidad colaboradora adolece de la condición de funcionario público por lo que dichas inspecciones se realizarán conjuntamente con personal funcional de la Dirección General de Transportes.

Las inspecciones se ceñirán a la constatación de la existencia de que el objeto o actividad subvencionable se ajusta a la normativa de transportes, no siendo competentes para la comprobación del resto de obligaciones del PTRR.

La planificación, aspectos a comprobar, y metodología, se realizarán de conformidad con el Protocolo que se apruebe a tales efectos.

7- METODOLOGÍA.

La función inspectora podrá ser ejercida de oficio o como consecuencia de petición fundada de los usuarios o de sus asociaciones, así como de las empresas o asociaciones del sector del transporte. Asimismo, se atiende a peticiones planteadas a través de los canales establecidos por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, que afectan a esta Comunidad Autónoma.

Con todas ellas se mantendrán 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 las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.



8- CRITERIOS DE CARÁCTER HORIZONTAL.

8.1. Aumentar los controles en aquellas empresas que tienen carácter reincidente o habitual, siendo de aplicación lo establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/695.

8.2. Poner en conocimiento del órgano competente la comisión de cuantas infracciones administrativas puedan ser constitutivas de ilícito penal.

8.3. Verificar el cumplimiento por parte de las empresas de transporte de la normativa sobre accesibilidad en materia de transporte. Detectar cualquier práctica que impida o dificulte al acceso de las personas con discapacidad al transporte, 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 acuerdo con la Ley 5/2019, de 21 de marzo, de derechos y garantías de las personas con discapacidad en Aragón.

8.4. Incrementar el control del transporte escolar realizando campañas específicas, dada la alarma social que producen los accidentes en ese sector.

8.5. Fomentar la colaboración y el intercambio de información con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social. Realizando dos actuaciones conjuntas con la Guardia Civil e Inspección de Trabajo en dos actuaciones conjuntas de control de polígonos y control de pesaje de furgonetas.

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 dentro de la Comunidad Autónoma de Aragón, potenciando la colaboración para lograr una mejor gestión del conocimiento que ahorre esfuerzos económicos y rentabilice logros. Dentro de este



marco legal colaborativo, se mantendrá contacto con la policía local en los ámbitos de su competencia, para el control de prácticas fraudulentas en materia de transporte.

9- OTRAS ACTUACIONES:

9.1. Formación:

- Se realizarán jornadas formativas a través de cursos del IAAP impartidos al personal del Gobierno de Aragón, en colaboración con Guardia Civil y Ministerio de Transportes y Movilidad Urbana

- Se realizarán 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 sectores afectados por el transporte, así como para cualesquiera 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 y establecer una fluida que permita la mejora del transporte en Aragón.

9.4. Fomentar la coordinación con el Plan de Seguridad Vial.

9.5. Potenciar el uso de las básculas fijas y móviles.

9.6. Potenciar el uso de las nuevas tecnologías que faciliten la labor inspectora.



10- CONTROL Y EVALUACIÓN

Este Plan es un documento vivo que permitirá extraer la información necesaria para ahondar en una determinada medida de acción, redirigirla o darla por finalizada, en su caso, si ha cumplido su función.

Por ello es necesario proceder a un control de su eficacia a través de indicadores que proporcionen información válida y fiable. Los indicadores utilizados para la elaboración y extracción de datos de este Plan, son los que figuran en el apartado 4, en los que se distingue entre los datos obtenidos de las actuaciones llevada a cabo por el Servicio de Inspección y los datos obtenidos en colaboración con los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado.

11- TRANSPARENCIA.

En cumplimiento del artículo 14 de la Ley 8/2015, de 25 de marzo, de Transparencia de la Actividad Pública y Participación Ciudadana en Aragón, este Plan se publicará en el Portal de Transparencia del Gobierno de Aragón, así como las actividades, medios y tiempo previstos 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.

12- NUEVOS RETOS.

En la medida en que se concibe este Plan como un instrumento que permita diagnosticar y corregir 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 de su cumplimiento se pondrán de manifiesto las conclusiones finales, con propuestas innovadoras para el siguiente Plan que se elabore por la Comunidad Autónoma de Aragón.



ANEXO CAMPAÑAS AÑO 2025

ENERO: Control en polígonos.

FEBRERO: Control larga duración furgonetas. Carga y descarga.

MARZO: Transporte de animales vivos. Transportes especiales.

ABRIL: Transporte de viajeros. Mercancías peligrosas.

MAYO: Control larga duración camiones, Control carga y descarga.

JUNIO: Transportes internacionales.

JULIO: Mercancías peligrosas.

AGOSTO: Derechos de las personas viajeras.

SEPTIEMBRE: Transportes internacionales y Control en polígonos

OCTUBRE: Control larga duración furgonetas y camiones.

NOVIEMBRE: Control tacógrafos inteligentes, Control PTRR.

DICIEMBRE: Transporte escolar.