



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Movilidad
y Transformación Digital
Dirección General de Transportes y Logística



PLAN DE INSPECCIÓN DEL TRANSPORTE POR CARRETERA DE CASTILLA Y LEÓN 2024





ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.

1.1. MARCO EN EL QUE SE ENCUADRA.

1.2. CARACTERÍSTICAS Y ASPECTOS ESENCIALES DEL PLAN.

2. ACTUACIONES.

2.1. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS.

- 2.1.1. Control de la realización de transporte público de mercancías al amparo de autorizaciones de transporte privado complementario.
- 2.1.2. Control sobre empresas de transporte público de mercancías que no han efectuado el visado de sus autorizaciones.
- 2.1.3. Control de excesos de peso.
- 2.1.4. Control sobre el transporte de mercancías peligrosas.
- 2.1.5. Control sobre el transporte realizado por no residentes.
- 2.1.6. Control de Cooperativas de Trabajo Asociado.
- 2.1.7. Control prohibición carga y descarga
- 2.1.8. Control de la morosidad
- 2.1.9. Control precio del transporte

2.2. TRANSPORTE DE VIAJEROS.

- 2.2.1. Control de transporte de escolares y de menores.
- 2.2.2. Control de los servicios regulares de viajeros.
- 2.2.3. Control de los servicios regulares a la demanda.
- 2.2.4. Control de la prestación conjunta de los servicios de transporte público regular de uso general y especial de escolares.
- 2.2.5. Control del transporte realizado en vehículos de alquiler con conductor (VTC).

2.3. OTRAS ACTUACIONES DE CONTROL.

- 2.3.1. Control sobre la realización del servicio de transporte público al amparo de la correspondiente autorización.
- 2.3.2. Inspección del cumplimiento de las empresas del requisito de capacitación profesional: el gestor.
- 2.3.3. Control de tiempos de conducción y descanso.
- 2.3.4. Control de manipulaciones del tacógrafo y del limitador de velocidad.
- 2.3.5. Cualificación inicial y formación continua de conductores.
- 2.3.6. Control de certificados de conductores de terceros países.
- 2.3.7. Control de estaciones de autobuses y terminales de viajeros.



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Movilidad
y Transformación Digital
Dirección General de Transportes y Logística

2.3.8. Control sobre servicios de transporte público ofertados en distintos medios. Plataformas digitales de contratación de servicios de transporte de viajeros en vehículos de turismo particulares y de transporte público de mercancías.

3. ACTUACIONES COMPLEMENTARIAS.

3.1. COORDINACIÓN DE LAS ACTUACIONES A REALIZAR CON EL SECTOR DE TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL.

3.2. COLABORACIÓN ENTRE LAS DISTINTAS UNIDADES DE LA ADMINISTRACIÓN.

4. SEGUIMIENTO Y RESULTADOS DEL PLAN.

BORRADOR



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Movilidad
y Transformación Digital
Dirección General de Transportes y Logística

BORRADOR DE RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES Y LOGÍSTICA, POR LA QUE SE APRUEBA EL PLAN DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTE POR CARRETERA DE CASTILLA Y LEÓN PARA 2024.

1. INTRODUCCIÓN

1.1. MARCO EN EL QUE SE ENCUADRA

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante LOTT), establece la necesidad de elaborar periódicamente planes de inspección del transporte terrestre para conseguir un aumento de la eficacia de la actuación inspectora, para perseguir las conductas infractoras con mayor incidencia en la ordenación, la seguridad y la competencia del transporte por carretera.

La Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas, atribuye a la Comunidad de Castilla y León competencias en la inspección de los transportes que tienen su origen o destino en nuestra Comunidad, o discurren a través de ella, por lo que corresponde a la Dirección General de Transportes y Logística de la Consejería de Movilidad y Transformación Digital la competencia para la planificación y coordinación general de las actividades de inspección y control en materia de transportes, y, en consecuencia, este Centro Directivo ha de elaborar y presentar el Plan de Inspección de Transporte por Carretera de Castilla y León para 2024.

El presente Plan se enmarca en los objetivos prefijados en el Plan Nacional de Inspección de Transportes por Carretera 2024, elaborado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y elevado a la Comisión de directores generales de Transporte del Estado y de las Comunidades Autónomas, celebrada con fecha 25 de enero de 2024.

Asimismo, antes de su aprobación fue previamente remitido a los miembros del Consejo de Transportes de Castilla y León, al Sector de Tráfico de la Guardia Civil en Castilla y León y a los Servicios Territoriales de Movilidad y Transformación Digital de las 9 provincias, para consulta, observaciones y sugerencias.

1.2. CARACTERÍSTICAS Y ASPECTOS ESENCIALES DEL PLAN

La Dirección General de Transportes y Logística tiene marcados como objetivos de su actuación promocionar, mejorar, modernizar y hacer más competitivo el sector del transporte de nuestra Comunidad, caracterizada por una gran extensión territorial y una importante dispersión de la población.

Un correcto control del transporte por carretera es elemento indispensable para fomentar el cumplimiento de las normas y está dirigido, no sólo a las empresas del sector, sino a todos aquellos otros usuarios directamente relacionados con la actividad. La eficaz y rápida actuación de los Servicios de Inspección ante conductas que distorsionan el mercado, mejoran la confianza en el sistema de transporte por



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Movilidad
y Transformación Digital
Dirección General de Transportes y Logística

carretera por parte de quienes en él intervienen. En especial, la actuación inspectora deberá dirigirse hacia aquellas empresas con mayor tendencia infractora.

El Plan de Inspección de Transporte por Carretera de Castilla y León 2024 tiene como objetivo fundamental la ordenación del mercado de transporte, controlando el cumplimiento de la normativa de transportes para garantizar la libre competencia en el sector y un transporte eficaz, de calidad y seguro, reforzando las medidas de control de lucha contra la economía sumergida y la competencia desleal en el sector, así como colaborar en el objetivo de seguridad vial.

De acuerdo con el artículo 32 de la LOTT, la ejecución del Plan de Inspección se realiza con la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, siendo la Dirección General de Transportes y Logística de la Junta de Castilla y León quien establecerá los planes de actuación general de los Servicios de Inspección, y determinará las directrices de las operaciones de control de los servicios o actividades que requieran actuaciones especiales.

La firma, el pasado 14 de noviembre de 2023, del convenio entre la Jefatura Central de Tráfico y la Consejería de Movilidad y Transformación Digital de la Junta de Castilla y León, en materia de inspección de transportes terrestres por carretera, permitirá el mejor aprovechamiento de los recursos y la no duplicidad de actuaciones en la inspección, vigilancia y detección de infracciones, así como la coordinación en la ejecución de medidas preventivas y de sanciones.

2. ACTUACIONES

Con la finalidad de alcanzar los objetivos mencionados, se fijan una serie de actuaciones que constituirán la base del Plan de Inspección de Transporte por Carretera de Castilla y León a efectuar en el año 2024, que se concretan en los siguientes ámbitos:

2.1. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

2.1.1. Control de la realización de transporte público de mercancías al amparo de autorizaciones de transporte privado complementario.

Se mantendrán los controles en carretera respecto a los vehículos que tengan adscritas autorizaciones de servicio privado complementario, con objeto de detectar posibles transportes públicos efectuados con autorizaciones de esta clase, haciendo mayor hincapié en los tráficó de corto recorrido (transporte de obras o de movimiento de tierras) y el efectuado con vehículos de hasta 3,5 toneladas de MMA, a los que no les es exigible autorización. En ocasiones se trata de transportes públicos disfrazados de transportes privados, para eludir todos los requisitos del transporte público. A este respecto hay que reseñar que el artículo 102.3 de la LOTT, establece la obligación de llevar a bordo del vehículo documentación que acredite la pertenencia de la mercancía a la empresa y que los vehículos y conductores se encuentren integrados en la organización de la misma.



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Movilidad
y Transformación Digital
Dirección General de Transportes y Logística

2.1.2. Control sobre empresas de transporte público de mercancías que no han efectuado el visado de sus autorizaciones.

En lo que afecta al control de las autorizaciones, se seguirá controlando las empresas que no hayan realizado el visado.

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

Con esta actuación se evita que vehículos que carecen de autorización, por no haber realizado el trámite del visado, realicen transporte compitiendo de forma desleal con aquellas otras empresas que sí han superado dicho trámite.

En carretera, cuando se detecten vehículos carentes de autorización, el agente denunciante deberá rellenar, siempre que sea posible, los datos del cargador contemplados en el documento de control o CMR, cuando tenga su residencia en España para que el órgano instructor pueda incoar el pertinente expediente sancionador contra este.

En el caso de que se constaten infracciones en esta materia, se levantarán las actas que correspondan al transportista por realizar transporte sin autorización, así como contra los cargadores u operadores por contratar con transportistas no autorizados.

Trimestralmente, la Dirección General de Transportes y Logística, trasladará información a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en Castilla y León sobre las autorizaciones que no hayan sido visadas en plazo.

2.1.3. Control de excesos de peso.

Además de las inspecciones ordinarias, se llevarán a cabo dentro del marco de los Planes de Inspección coordinados a nivel nacional, dos controles de larga duración para vehículos pesados y otros dos para el control de furgonetas, con la participación de la Comunidad de Castilla y León, resto de comunidades y la Administración del Estado.

Estos controles se realizarán tanto con las básculas fijas operativas de que dispone la Comunidad, como con las unidades móviles de pesaje.



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Movilidad
y Transformación Digital
Dirección General de Transportes y Logística

En todos aquellos supuestos en que se constaten infracciones graves o muy graves, se ordenará la paralización del vehículo de acuerdo con lo previsto en el artículo 143.4 de la LOTT, hasta que se descargue del vehículo la mercancía que corresponda.

Cuando el lugar en que se detecte una infracción que pueda dar lugar a la inmovilización de un vehículo no reúna las condiciones de seguridad necesarias, dicho vehículo deberá ser inmovilizado por las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en el área de descanso o de servicio más próxima, hasta que desaparezcan los motivos que determinaron la inmovilización.

En los supuestos de infracciones graves por exceso de peso, cuando el transportista no subsane los hechos que dieron lugar a la inmovilización del vehículo en el plazo de 15 días, el Servicio Territorial de Movilidad y Transformación Digital de la provincia donde esté inmovilizado el vehículo podrá ordenar su traslado a otro lugar, en el que quedará depositado hasta la subsanación de los hechos referidos.

Es necesario proceder también al control y vigilancia de las empresas cargadoras, por tanto, cuando se detecten infracciones en esta materia, el agente actuante deberá rellenar en el boletín de denuncia los datos del cargador y lo comunicará al órgano de inspección de la Comunidad donde tenga su residencia el cargador, por si procediera realizar una inspección al mismo.

Durante el año 2024 se mantendrán las actuaciones de inspección del transporte realizado por los tractores agrícolas (remolacha, cereal, etc.) así como controles específicos sobre transportes del sector de la madera, incidiendo en el control de las dimensiones y aseguramiento de la carga que efectúa la Guardia Civil de Tráfico en cumplimiento de la normativa de seguridad vial. Por ello, se realizará una previa coordinación entre los Servicios Territoriales y el Subsector correspondiente de la Guardia Civil, para prestar especial atención a las empresas que efectúen este tipo de transporte y sean reincidentes en estas infracciones.

Este tipo de controles se realizarán tanto en vehículos nacionales como extranjeros.

2.1.4. Control sobre el transporte de mercancías peligrosas.

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

Además de los controles ordinarios en carretera, realizados por el Sector de Tráfico de la Guardia Civil, por parte de la Inspección de los Servicios Territoriales y de la Dirección General de Transportes y Logística se realizarán controles a las empresas de mercancías peligrosas residenciadas en nuestra Comunidad, verificando:



Junta de Castilla y León

Consejería de Movilidad
y Transformación Digital
Dirección General de Transportes y Logística

- Si cuentan con consejero de Seguridad, con la debida titulación.
- Si han cumplido su obligación de elaborar y remitir a la Administración el Informe Anual en el plazo reglamentario, así como, en caso de accidente, si han cumplimentado y remitido a la Administración, el parte de accidente, y si están debidamente cumplimentados estos documentos.
- Si han cumplido la obligación de comunicar por parte de las empresas cargadoras-descargadoras-transportistas, su Valor de Seguridad, relativo al número de trabajadores implicados en las actividades del transporte de mercancías peligrosas, y el Parámetro de Seguridad del consejero de Seguridad (PSICS), que viene determinado por la suma de los valores de seguridad de las empresas para las que está designado.

Asimismo, cada vez que se tenga conocimiento de la baja de un consejero de Seguridad en una determinada empresa, se comprobará que la misma procede a nombrar nuevo Consejero de Seguridad.

También se procederá a inspeccionar a las empresas domiciliadas en la Comunidad de Castilla y León en las que haya algún accidente con la presencia de mercancías peligrosas.

La Dirección General de Transporte por Carretera del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se encuentra inmersa en un desarrollo de las herramientas digitales para el control electrónico de las inspecciones del transporte por carretera. A fin de facilitar la realización del control en carretera por los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, la citada Dirección General, ha desarrollado una nueva funcionalidad dentro de la aplicación de transportes accesible desde las Tablet que permite elaborar la lista de control de manera casi automática. Esta funcionalidad está operativa desde finales de 2020, y es obligatorio que se cumplimenten todos los datos por parte del agente para que la aplicación permita cerrar ese control y poder abrir uno nuevo.

Se entregará al conductor una copia de la Lista de Control, que le servirá como prueba de la realización del control. A fin de facilitar el control de mercancías peligrosas, se han incluido en el sistema todas las infracciones detalladas por cada epígrafe de la lista de control, con la mención al código del baremo, los epígrafes del ADR, los epígrafes del Real Decreto 97/2014, la categorización de la infracción, la relación con el anexo II de infracciones de la Directiva de control y lo más importante, la descripción de la infracción, que al ser seleccionada aparecerá en el boletín de denuncia.

La principal novedad es la obligación de cerrar la lista de control, que implica el cierre del control, para que puedan ser impuestas las denuncias. Con este procedimiento, se va a disponer de toda la información para elaborar las estadísticas que es obligado enviar anualmente a la Comisión Europea.

Actualmente, se están modificando los anexos de la Directiva 2002/15/CE y se está elaborando una nueva lista de control para los controles en empresa al objeto de armonizar este tipo de controles. A lo largo de 2024 se prevé realizar inspecciones in situ, en la sede de la empresa, tomando como guía la nueva lista de control.



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Movilidad
y Transformación Digital
Dirección General de Transportes y Logística

2.1.5. Control sobre el transporte realizado por no residentes.

Objetivo prioritario para el año 2024 será el control del transporte realizado por transportistas no residentes, ya sea éste de carácter internacional o interior (transporte de cabotaje).

Las nuevas medidas contenidas en el Paquete de Movilidad aprobado por el Parlamento Europeo inciden en el control de las empresas deslocalizadas y del fenómeno del dumping social, favoreciendo un transporte más justo y competitivo, y permitiendo un control más uniforme y efectivo en toda la UE.

En los últimos años la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y la Inspección de Transporte por carretera han venido actuando de manera armonizada en materia de economía irregular y trabajo no declarado, con una especial incidencia en el control de las empresas de transportes que cuentan con trabajadores de manera irregular y con elevados índices de incumplimiento de la normativa reguladora del tiempo de trabajo. La actuación conjunta se ha incrementado ante la aparición de nuevas figuras de fraude, tales como las denominadas “empresas Buzón”, que ha dado lugar a la necesidad de intensificar las actuaciones conjuntas.

La característica fundamental de las empresas buzón es que se trata de empresas sin actividad económica real en el país donde tiene su sede y donde contratan a los trabajadores, pero con actividad en otros Estados miembros de la Unión Europea donde realmente prestan sus servicios, utilizando fraudulentamente la figura de los desplazamientos transnacionales para eludir las normas que resultan de aplicación y abaratar costes salariales tributarios y de Seguridad Social, con los graves perjuicios que tales prácticas ocasionan.

Este tipo de control está encaminado a comprobar:

- Si las empresas extranjeras poseen la documentación pertinente para poder realizar transporte
- Si se cumple la normativa relativa a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector del transporte por carretera
- Acreditar fehacientemente haber realizado un transporte internacional entrante, así como cada uno de los transportes consecutivos de cabotaje llevados a cabo.
- Si se cumple la normativa relativa a tiempos de conducción y descanso, tacógrafo y limitador de velocidad.
- El peso de los vehículos, tratándose de mercancías.
- Exigir licencia comunitaria a los vehículos de transporte de mercancías por cuenta ajena (servicio público) cuya MMA sea superior a 3,5 toneladas y estén matriculados en un estado miembro de la U.E. Los vehículos cuya MMA sea inferior a 3,5 toneladas, si bien no disponen de Licencia Comunitaria, deberán cumplir el resto de los requisitos del cabotaje.
- El control se extenderá también a los cargadores que contratan transportistas que hayan sido sancionados por realizar transporte interior en España con vehículos matriculados en el extranjero, incumpliendo las condiciones que definen las operaciones de cabotaje.



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Movilidad
y Transformación Digital
Dirección General de Transportes y Logística

Durante el año 2024 se llevarán a cabo actuaciones conjuntas con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social. La Unidad Especial de Coordinación sobre Lucha contra el Fraude en el Trabajo Transnacional, creada en el Ministerio de Trabajo y Economía Social, supone un paso más en la participación de las actuaciones inspectoras relacionadas con este tipo de fraude.

Así pues, se desarrollarán campañas de inspección para detectar empresas buzón radicadas en España y que operan en otros países de la UE, así como empresas buzón radicadas en otros países y que operan en España. Cuando se tengan indicios de que empresas transportistas españolas contratan con empresas de otro Estado, establecidas en España de manera fraudulenta con el objeto de abaratar costes, se inspeccionará a las residenciadas en Castilla y León que aparezcan reflejadas en los boletines de denuncia y se comunicará a cada Comunidad Autónoma las residenciadas fuera de Castilla y León, para que se proceda a su control.

Para detectar este tipo de empresas se cuenta también con la colaboración de los miembros del Sector de Tráfico de la Guardia Civil de Castilla y León.

2.1.6. Control de Cooperativas de Trabajo Asociado.

La característica distintiva de una Cooperativa de Trabajo Asociado respecto de las demás cooperativas es que las personas que forman parte de ella, además de aportar el capital, aportan su trabajo. La inspección de transporte se deberá centrar en este tipo de cooperativas, dado que en ellas nos podemos encontrar con falsas cooperativas.

Cuando la empresa transportista objeto de inspección revista la forma de cooperativa de trabajo asociado se deberá comprobar:

- Si los socios tributan en módulos en base a facturar el transporte a la propia cooperativa o encubriendo esa facturación sin disponer de los medios materiales o personales necesarios para poder desarrollar las actividades simuladas. La normativa de transportes señala que únicamente podrán emitir facturas en nombre propio por la prestación de transportes quien sea titular de una licencia o autorización que habilite para realizar transporte cualquiera que sea la forma jurídica que revista el titular de la autorización.
- A las empresas que, simulando el cese de los trabajadores por cuenta ajena, estos continúan realizando para ellas las mismas funciones bajo la forma de trabajo por cuenta propia. Tendrán prioridad aquellos controles que se lleven a cabo con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y con la Agencia Tributaria.

La Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestre del Ministerio ha elaborado un Protocolo de actuación de Inspección a Cooperativas, que sistematiza y facilita en gran medida este tipo de controles.



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Movilidad
y Transformación Digital
Dirección General de Transportes y Logística

En la inspección de cooperativas, además de la inspección habitual que se realiza a cualquier empresa de transporte, se han de realizar una serie de comprobaciones adicionales que se contemplan en dicho Protocolo, diferenciando fundamentalmente entre dos tipos de cooperativas, las de Transportistas y las de Trabajo Asociado.

La detección de cualquier irregularidad en actuaciones llevadas a cabo únicamente por la Inspección de transportes será trasladada a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y a la Agencia Tributaria.

2.1.7. Control prohibición carga y descarga

El Real Decreto ley 3/2022 introduce como principal novedad la limitación de la participación activa de los conductores profesionales en las operaciones de carga y descarga de las mercancías y de sus soportes y envases, salvo en aquellos supuestos en los que, por razones de eficiencia de la operación, pero fundamentalmente de la seguridad del conductor, como consecuencia del específico tipo de transporte o las condiciones concretas en que dicha actividad se desempeña, está justificado que sea él el que lleve a cabo dichas tareas.

Respetando íntegramente los pactos entre las partes del contrato sobre a quién corresponde asumir la responsabilidad de llevar a cabo las operaciones de carga y descarga, ya sea el cargador y destinatario o el porteador, la reciente normativa pretende proteger a la parte más vulnerable del proceso y que sufre los eventuales efectos de la imposibilidad de las empresas transportistas de negociar en otro sentido, así como de una prevención de la seguridad del conductor más formal que material derivada de la dinámica específica del mercado de transporte.

Se ha considerado necesario establecer esta medida por seguridad del propio conductor configurándose como una regla de aplicación en todos los supuestos de carga y descarga que se lleven a cabo en territorio español. Se prevé expresamente, también, que esta actividad debe remunerarse con carácter independiente del precio del transporte y se exige la especificación de esta contraprestación en la factura, cuando se lleve a cabo por el porteador.

En consonancia con todo ello y ante la gravedad de su incumplimiento, se ha introducido nuevas infracciones en la Ley 16/1987, de 30 de julio, cuyo control se llevará a cabo a lo largo del año 2024. Será en las inspecciones que se realicen en las empresas de transportes y en las cargadoras donde se constatará el cumplimiento de estas disposiciones.

2.1.8. Control de la 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



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Movilidad
y Transformación Digital
Dirección General de Transportes y Logística

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 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/cobro 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/cobro ha sido superior al límite máximo legal de su pago.



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Movilidad
y Transformación Digital
Dirección General de Transportes y Logística

2.1.9. Control precio del transporte

En el ámbito del transporte terrestre por carretera, los conflictos internacionales han causado un aumento del precio de los combustibles extraordinario, añadiéndose además la elevación de costes que también se está produciendo en otras partidas como neumáticos, lubricantes, etc. La dimensión de este aumento de costes en partidas esenciales ha supuesto una dificultad estructural para que los transportistas trasladen de manera inmediata estos aumentos de costes a sus clientes, lo que ha derivado en un deterioro extraordinario en la viabilidad económica de este segmento.

El Real Decreto Ley 14/2023 incorpora a la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, nuevas infracciones para garantizar que el precio del transporte sea superior a los costes y gastos efectivos del transportista efectivo.

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 Transportes 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 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.

2.2. TRANSPORTE DE VIAJEROS

2.2.1. Control de transporte de escolares y de menores.

A fin de que se cumpla lo dispuesto en el R.D. 443/2001, de 27 de abril, modificado por el R.D. 894/2002, de 30 de agosto, sobre condiciones de seguridad de transporte escolar y de menores, la actuación inspectora se encaminará a controlar preferentemente los aspectos directamente relacionados con la seguridad vial: tiempos de conducción y descanso, ITV, seguros, antigüedad de vehículos, condiciones técnicas de seguridad o existencia de acompañante idóneo, sin perjuicio de controlar el cumplimiento de los requisitos administrativos, como la obtención de la autorización de transporte regular de uso especial.



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Movilidad
y Transformación Digital
Dirección General de Transportes y Logística

Tras la modificación del ROTT en 2019, en caso de no existir resolución expresa en las solicitudes de autorizaciones de transporte escolar, se considerará como autorización provisional a los 15 días de la solicitud, y a los 3 meses, como definitiva. A fin de que los controles sean efectivos, se facilitará al Sector de Tráfico de la Guardia Civil en Castilla y León la información de las autorizaciones denegadas. No obstante, este tipo de control debe llevarse a cabo cuando se tenga previsto que la mayor parte de las autorizaciones específicas se hayan otorgado.

Los Servicios Territoriales, en coordinación con el respectivo Subsector de Tráfico de la Guardia Civil, realizarán controles específicos trimestrales del transporte escolar durante el curso académico 2023/2024, procurando inspeccionar la totalidad de las rutas de transporte escolar de cada provincia.

Se realizarán controles específicos de transporte escolar, en los que participarán la Dirección General de Tráfico, las Comunidades Autónomas y las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte (Sector de Tráfico de la Guardia Civil y Policías Locales), para lo cual, con la debida antelación, cada Servicio Territorial de Movilidad y Transformación Digital se reunirá con los citados Cuerpos de Seguridad, a fin de realizar estos controles específicos de forma coordinada.

Las campañas coordinadas de control del transporte escolar establecidas en este Plan de Inspección y la establecida por la Dirección General de Tráfico, coincidirán en el tiempo.

En la semana siguiente a la finalización de las citadas campañas coordinadas de control del transporte escolar, Sector de Tráfico de la Guardia Civil, Policías Locales e Inspección de Transportes de los Servicios Territoriales de Movilidad y Transformación Digital, remitirán los resultados de ejecución a la Dirección General de Transportes y Logística, en el modelo que les será facilitado a tal fin, en las materias de la competencia de ésta.

Cuando se realice una inspección a empresas que realicen servicios de transporte escolar, será necesario controlar que se mantienen las mismas condiciones que tenían las empresas cuando fueron adjudicatarias de los distintos contratos, incidiendo especialmente en el número de vehículos y las características que éstas habían ofertado.

2.2.2. Control de los servicios regulares de viajeros.

Se intensificarán las inspecciones sobre el cumplimiento de las condiciones establecidas en los contratos de gestión de los servicios regulares de viajeros, especialmente las referidas a tarifas, prohibiciones de tráfico y trasbordos injustificados.

Las Administraciones Públicas deben velar porque el servicio a los usuarios se preste en las condiciones pactadas con los contratistas y con las debidas garantías para aquéllos. En particular, se prestará especial atención a que las empresas dispongan y faciliten a los usuarios el pertinente libro u hojas de reclamaciones, y no otras que puedan confundir a aquéllos.



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Movilidad
y Transformación Digital
Dirección General de Transportes y Logística

Al final de cada trimestre, los Servicios Territoriales remitirán a la Dirección General de Transportes y Logística un informe de las inspecciones realizadas en dicho período, verificándose el cumplimiento de lo siguiente:

- Realización de los tráficós de la ruta.
- Cumplimiento de horarios.
- Comprobación de la tarifa aplicada a los distintos usuarios.
- Realización del transporte con el vehículo asignado a la concesión.
- Comprobación de que se realiza la parada en el lugar autorizado para ello.
- Comprobación del funcionamiento adecuado de las rampas de acceso a los vehículos para personas con movilidad reducida.
- Comprobación de que el acceso y descenso a los vehículos para las personas con movilidad reducida, que se desplazan con silla de ruedas o con carritos de bebé, se realiza de forma cómoda y autónoma.
- Las demás condiciones normalmente comprobables, incluidas las relativas a la seguridad de los vehículos.
- Expedición de billetes.

Las reclamaciones de los usuarios que afecten a las distintas concesiones serán objeto de una especial atención inspectora de manera preferente. La aplicación informática puesta en marcha en el año 2022, permitirá que los servicios de Inspección de transporte terrestre puedan controlar el cumplimiento de lo dictado por el ROTT en su artículo 89.4 y por el Reglamento Europeo número 181/2011 de 16 de febrero de 2011 sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar en relación con los procedimientos a seguir de las reclamaciones presentadas por los usuarios, es decir, la comprobación de los periodos de presentación de la reclamación por parte de los usuarios, de la notificación al viajero de que la reclamación se está tramitando y sus resultados, así como del cumplimiento del plazo de la resolución de la reclamación a la que tengan acceso los contratistas de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general donde remitir las reclamaciones efectuadas por los usuarios.

2.2.3. Control de los servicios regulares a la demanda.

Se comprobará el funcionamiento de todos los servicios existentes en cada provincia, así como su adecuación a las condiciones técnicas y jurídicas que se hayan autorizado, comprobándose que efectivamente se realizan los servicios. Estos controles se llevarán a cabo por el personal de la Inspección de Transportes de los Servicios Territoriales de Movilidad y Transformación Digital, a los que se le facilitará el acceso a la aplicación informática de reservas del transporte a la demanda de su provincia.

Los Servicios Territoriales remitirán al final de cada trimestre a la Dirección General de Transportes y Logística un informe de las zonas inspeccionadas.

2.2.4. Control de la prestación conjunta de los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general y especial de escolares.



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Movilidad
y Transformación Digital
Dirección General de Transportes y Logística

El Decreto 13/2019, de 16 de mayo establece el procedimiento para la reserva de plazas del servicio de transporte escolar en el transporte público regular de viajeros de uso general titularidad de la administración de la Comunidad de Castilla y León. En él se recogen las normas esenciales que han de regir esta prestación conjunta, haciendo posible la utilización de las plazas existentes en el transporte público regular de uso general, por el transporte regular de uso especial de escolares. Este servicio de transporte resultante de la prestación conjunta tendrá la naturaleza de transporte público regular de viajeros de uso general con reserva de plazas.

Hasta la finalización del curso escolar, en cada Servicio Territorial se llevará a cabo cada trimestre un Plan Específico de Inspección sobre las rutas, que, como mínimo, alcance un 25% de las rutas que están en funcionamiento en cada provincia. Asimismo, se realizarán por los Agentes de Inspección de Transportes informes específicos de cada control realizado.

Cada jefe de Sección de Inspección coordinará los controles a realizar en este tipo de transporte con el Subsector de Tráfico de la Guardia Civil de su provincia.

Los Servicios Territoriales de Movilidad y Transformación Digital remitirán trimestralmente a la Dirección General de Transportes y Logística un informe de las rutas inspeccionadas en dicho periodo.

2.2.5. Control del transporte realizado en vehículos de alquiler con conductor (VTC).

La finalidad de estas inspecciones es proteger los derechos de los posibles usuarios, evitar el intrusismo y la competencia desleal que pueda afectar tanto al sector del taxi como a las empresas de alquiler con conductor que ejercen la actividad legalmente, así como garantizar las condiciones de seguridad y calidad de los servicios ofrecidos por estas empresas en la Comunidad de Castilla y León.

A través del Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor, será objeto de especial seguimiento el control de que los citados servicios de arrendamiento de vehículos con conductor deban iniciarse en el territorio de la comunidad autónoma en que se encuentre domiciliada la correspondiente autorización, con la salvedad de servicios de recogida de viajeros en puertos y aeropuertos que hayan sido previa y expresamente contratados, siempre que el destino de tales servicios se encuentre en el territorio de la comunidad autónoma en que esté domiciliada la autorización. A tal efecto, se entenderá que el origen o inicio del transporte se produce en el lugar en que son recogidos los pasajeros de forma efectiva.

Se realizarán controles en carretera por los Agentes de Inspección de Transporte de la Comunidad adscritos a cada uno de los Servicios Territoriales de manera coordinada con la Policía Local y con la Guardia Civil, y se realizarán especialmente en núcleos urbanos de llegada masiva de visitantes.

Se prestará especial atención a la captación de clientes que pudieran realizar estos vehículos en puntos significativos de concentración y generación de demanda de transporte, tales como aeropuertos,



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Movilidad
y Transformación Digital
Dirección General de Transportes y Logística

estaciones de ferrocarril, hoteles, así como en sus zonas de influencia, y también con ocasión de determinados acontecimientos, tales como fiestas locales o celebración de congresos o eventos similares.

En definitiva, estos controles tienen la finalidad de comprobar el cumplimiento de la normativa en vigor, tanto por parte de aquellas empresas que carecen de autorización, como de aquellas dotadas de autorización que pudieran incumplir las condiciones de la prestación del servicio. Se comprobará lo siguiente:

- Disponer de la correspondiente autorización.
- Disponer a bordo de la documentación que habilite al conductor (permiso de conducir) y al vehículo (permiso de circulación e ITV) para la prestación del servicio.
- Obligación de cumplir con las condiciones del Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor.
- Estar prestando un servicio previamente contratado para los vehículos en circulación ocupados por personas ajenas a la empresa titular.
- Disponer de la documentación acreditativa de la contratación del servicio a bordo del vehículo.
- Prohibición de circular por las vías públicas en busca de clientes o de propiciar la captación de viajeros que no hubiesen contratado previamente el servicio, permaneciendo estacionados a tal efecto.
- Obligación de tener a disposición del público información de los precios que apliquen.
- Prohibición de que los vehículos lleven signos externos de identificación que induzcan a confusión con la actividad de los taxis. (Orden PIC/810/2018, de 27 de julio por la que se modifican los Anexos II, XI y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre).
- Obligación para los vehículos con autorización VTC otorgada por la Comunidad de Castilla y León de utilizar el distintivo obligatorio regulado en el Decreto 13/2018, de 17 de mayo, por el que se regula el uso de un distintivo obligatorio para la identificación de los vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor autorizados por la Comunidad de Castilla y León.
- Obligación para los vehículos con autorización VTC otorgada por otra comunidad autónoma de llevar a bordo la correspondiente autorización en el salpicadero, en lugar visible desde el exterior, salvo que se encuentren identificados por un distintivo específico aprobado por la comunidad autónoma que expidió la autorización.

De las inspecciones realizadas por los Servicios Territoriales de Movilidad y Transformación Digital se remitirá informe a la Dirección General de Transportes y Logística al final de cada trimestre.

2.3. OTRAS ACTUACIONES DE CONTROL

2.2.6. Control sobre la realización de servicio de transporte público al amparo de la correspondiente autorización.

Realizar transporte sin la correspondiente autorización supone eludir los filtros de control establecidos por el ordenamiento jurídico del transporte por carretera, lo que puede poner a estas empresas en una situación de ventaja respecto a las empresas que sí cumplen estos requisitos. Por ello, se efectuarán



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Movilidad
y Transformación Digital
Dirección General de Transportes y Logística

controles por el personal de la Inspección de Transportes de la Comunidad, tanto en carretera como en las sedes de las empresas para el control de este requisito.

En carretera: En este tipo de transporte, se priorizarán las actuaciones sobre vehículos pesados de mercancías, al ser estos vehículos los que pueden provocar una mayor distorsión en el mercado de transporte de mercancías por carretera.

Cuando se detecten vehículos carentes de autorización, el agente denunciante deberá rellenar el boletín de denuncia con los datos del cargador recogidos en el documento de control o CMR, cuando tenga su residencia en España, para que el órgano instructor pueda incoar el pertinente expediente sancionador contra éste.

Se controlará asimismo el transporte de mudanzas realizado con vehículos de alquiler sin conductor, ante los posibles fraudes.

En empresa: En las empresas de transporte se comprobará el cumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos 17 y 54 de la LOTT, en el sentido de que lleva a cabo su explotación con plena autonomía económica, gestionándola a su riesgo y ventura, con la responsabilidad que incumbe al transportista, contratando con el cargador o usuario de transporte de mercancías en nombre propio y facturando directamente con aquéllos los servicios contratados.

Las inspecciones se dirigirán a las empresas de transporte, operadores de transporte y empresas cargadoras. Asimismo, se controlará que contratan con transportistas poseedores del correspondiente título habilitante y se seguirá controlando a las empresas que no hayan realizado el visado.

Se considera conveniente que se incremente el control a plataformas de paquetería que, en vehículos diversos, contratan habitualmente transportes o intermedian en su contratación en nombre propio careciendo de la correspondiente autorización como operadores de transporte.

2.3.1. Inspección del cumplimiento de las empresas del requisito de capacitación profesional: el gestor.

El artículo 43.2 del ROTT señala que se deberá 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 su artículo 111, procediendo si se detectara su incumplimiento a la incoación del correspondiente procedimiento sancionador y, en su caso, a la suspensión de la autorización.

Será necesario comprobar la competencia profesional del gestor, su vinculación con la empresa, el desarrollo de las funciones señaladas en el artículo 112 del ROTT, así como la comprobación de que estos se



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Movilidad
y Transformación Digital
Dirección General de Transportes y Logística

encuentren datos de alta en el régimen de la Seguridad Social que corresponda y, en su caso, cotizando por el grupo que la norma determina.

La carencia de algún tipo de autorización, el incumplimiento de la normativa competencia de otras administraciones públicas, o tener un número elevado de infracciones en materia de transporte se consideran elementos determinantes que señalan el incumplimiento de sus funciones por parte del gestor de transporte.

Cuando desde la Sección de Concesiones, Autorizaciones y Arbitraje de Transportes se detecte la ausencia de gestor en alguna empresa obligada a disponer de él, efectuará la oportuna comunicación a los Servicios de Inspección.

2.3.2. Control de tiempos de conducción y descanso.

En la exposición de motivos del Reglamento (CE) 561/2006 se establece que son tres los objetivos perseguidos por dicha normativa:

- La equiparación de las condiciones de competencia entre las empresas de transportes.
- La mejora de las condiciones sociales de los conductores de los vehículos.
- La mejora de la seguridad vial.

Por ello, el control de los tiempos de conducción y descanso se convierte en uno de los objetivos prioritarios de la Inspección de Transportes en esta Comunidad Autónoma.

Este control se realizará tanto en carretera como en empresa, puesto que la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, establece el número mínimo de jornadas de trabajo a controlar, estableciendo que se deberán analizar, como mínimo el 3%, calculado sobre las 225 jornadas de trabajo anuales. De este porcentaje, al menos un 50% de las jornadas de trabajo se controlarán en las sedes de las empresas y un 30% de las jornadas serán controladas en carretera.

El Reglamento 1054/2020 introdujo una nueva redacción del artículo 34.5.b) del Reglamento 165/2014, que obliga a los conductores a accionar los dispositivos de conmutación para registrar, por separado y de modo diferenciado, los períodos de tiempo en que se realizan sus actividades. Se hace innecesario, por tanto, el uso del certificado de actividades, dado que los datos que contiene pueden ser registrados por el tacógrafo digital o bien haciendo anotaciones manuales en los registros del tacógrafo analógico.

Para facilitar este control, en aquellos supuestos en que se deban analizar registros procedentes de un tacógrafo digital, y para cumplimentar la Directiva 2006/22/CE de Parlamento y del Consejo de 15 de marzo de 2006 en su redacción dada por la Directiva (UE) 2020/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, en lo que respecta a los requisitos de control del cumplimiento y el Reglamento (UE) 1024/2012 (“Reglamento IMI”), las fuerzas encargadas del control y la vigilancia del transporte disponen de equipos capaces de transferir y analizar los datos contenidos en las memorias de la unidad instalada en el vehículo y en la tarjeta de conductor.



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Movilidad
y Transformación Digital
Dirección General de Transportes y Logística

En carretera: En este tipo de controles, deberá priorizarse el control sobre los vehículos pesados. Este tipo de control se efectuará tanto a vehículos españoles como a extranjeros. Se decretará la inmovilización del vehículo en los casos recogidos en el artículo 143.4 de la LOTT.

En los supuestos en que se tuvieran sospechas de incumplimientos en esta materia por parte de empresas, que no se puedan comprobar en carretera, se pondrá en conocimiento del personal de inspección de transportes del Servicio Territorial de la provincia correspondiente.

En empresa: Estos controles se efectuarán mediante el requerimiento a las empresas de discos-diagramas del tacógrafo analógico o ficheros del tacógrafo digital, extensión TGD, o mediante la visita a la sede de las empresas.

En estos controles, se dará prioridad a la inspección de aquellas empresas que sean titulares de vehículos pesados provistos de autorización para efectuar transporte internacional, así como sobre aquellas empresas sobre las que haya algún tipo de denuncia relativa al incumplimiento de esta materia proveniente de asociaciones profesionales, organizaciones sindicales, órganos encargados de la vigilancia del transporte en carretera, organismos de inspección, empresas o particulares.

Se comprobará que los conductores se encuentran dados de alta en Seguridad Social en el epígrafe correspondiente. En el caso de que se detecten conductores en situación irregular o se levanten actas de notoria gravedad (aquellas de las que se pueda desprender un exceso de horas sobre el máximo de jornada laboral autorizada) se dará traslado al órgano competente de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, acompañando la documentación que acredite el incumplimiento.

Cuando una empresa cometa infracciones de carácter grave o muy grave, en el plazo que se estime razonable, se repetirá la inspección a la empresa para comprobar que ha modificado su conducta.

Para el año 2024, el objetivo será que el personal de inspección de transportes de la Comunidad proceda a la lectura de 117.177 jornadas de trabajo de conductores profesionales a controlar en empresas. En 2024 se inspeccionarían los CIF impares por parte de las Comunidades Autónomas y los pares por parte del Estado.

2.3.3. Control de manipulaciones del tacógrafo y del limitador de velocidad.

Con fecha 15 de enero de 2020, la Sala Segunda del Tribunal Supremo, dictó Sentencia número 672/2019, considerando delito de falsedad en documento oficial, en la modalidad de simulación (artículos 390.1.º y 392 del Código Penal), la manipulación fraudulenta del tacógrafo de un vehículo con la finalidad de falsear los registros de dicho instrumento para eludir los controles policiales y administrativos, al considerar que los registros del tacógrafo son documentos oficiales a efectos jurídicopenales.



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Movilidad
y Transformación Digital
Dirección General de Transportes y Logística

No obstante, ante los nuevos criterios jurisprudenciales, cuando se detecten manipulaciones en los tacógrafos que emitan o hayan emitido registros como consecuencia de esa alteración, será necesaria la inmovilización del vehículo (artículo 143.4 de la LOTT) hasta que la misma se subsane y su traslado hasta un taller autorizado para certificar la manipulación y obtener el oportuno informe técnico, a efectos probatorios. Todo ello, sin perjuicio de la confección de los correspondientes boletines de denuncia a que hubiera lugar conforme a la normativa (Art. 140.10 de la LOTT, 197.11 del ROTT y 77.m de la LSV). En estos boletines, como observaciones, se consignará la anotación de remisión al Juzgado de diligencias policiales, con el fin de que los órganos competentes en la tramitación del procedimiento administrativo sancionador sean concedores de dicha situación.

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

Las fuerzas encargadas del control y la vigilancia del transporte en carretera, mediante los medios de que disponen para realizar los controles (equipos y aplicaciones informáticas) pueden detectar funcionamientos no adecuados de los tacógrafos digitales.

Se insta a dichas fuerzas para que intensifiquen los controles en carretera, en donde es más factible encontrar las manipulaciones, habida cuenta que muchas de ellas son prácticamente imposibles de detectar en las inspecciones de tiempos de conducción y descanso que se vienen realizando en los “controles en empresa”, analizados en las oficinas de las distintas Administraciones.

Hay que señalar las actuaciones que han llevado a cabo por el Grupo de Investigación y Análisis (GIAT Central) de la Jefatura de la Agrupación de Tráfico, que han permitido detectar falsedades documentales consistentes en **la modificación del software del aparato tacógrafo incluso por medios telemáticos.**

Asimismo, al objeto de adoptar medidas ejemplarizantes contra las empresas infractoras, así como mantener informada a la Comisión Europea, tal y como prescribe el R° (CE) n° 561/2006, constatada una manipulación, se remitirá copia del boletín de denuncia y del informe anexo, si lo hubiera, a la Dirección General de Transporte por Carretera, acompañando, en su caso, todos los documentos impresos referidos en el apéndice 4 del Anexo IB del R° (CEE) n° 3821/85, del día de la intervención.

Desde octubre del 2023, los agentes de control de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil pueden realizar los informes resumen de manipulación como un acta más de todas las ofrece el programa de manera que queda asociado al control.

En este sentido, se viene realizando un gran esfuerzo en la prevención, detección y lucha contra el fraude y las manipulaciones del tacógrafo digital desde que es obligatorio su uso e instalación en nuestro país, debido a la repercusión e incidencia que tiene en el sector, tanto en la consecución de una mayor transparencia en el mercado que permita la libre concurrencia de los operadores, como en el afianzamiento de la mejora de la seguridad en carretera.



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Movilidad
y Transformación Digital
Dirección General de Transportes y Logística

La Dirección General de Transporte por Carretera llevará a cabo, con carácter prioritario una **inspección** en aquellas **empresas** sobre las que se haya emitido **un informe de manipulación del tacógrafo** por parte de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera.

Una situación que se viene detectando desde hace un tiempo es que hay conductores que, declarando la pérdida o robo de su tarjeta de conductor, solicitan la **sustitución de esa tarjeta** por una nueva, si bien dicha declaración es falsa y continúan utilizando las dos tarjetas, la antigua y obtenida por sustitución (por pérdida o robo respectivamente). En estos casos sólo la última tarjeta tiene validez legal o administrativa. En los controles en carretera, cuando se descargan los datos de la tarjeta del conductor, la aplicación de transportes ofrece información sobre **la validez, o no, de la tarjeta** descargada.

2.3.4. Cualificación inicial y formación continua de conductores.

El Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, regula la obtención del certificado de aptitud profesional, acreditativo de la correspondiente cualificación inicial, y de la realización de los cursos de formación continua, necesario para la conducción por vías públicas españolas de vehículos que efectúen una actividad de transporte por carretera y pertenezcan a empresas establecidas en cualquier Estado miembro de la Unión Europea, para la que resulte obligatorio estar en posesión de permisos de conducción de las categorías C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E, definidas en el Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo. Asimismo, incorpora al ordenamiento jurídico español las novedades introducidas por la Directiva (UE) 2018/645, exclusivamente en lo que a la Directiva 2003/59/CE se refiere, además de modificar algunos contenidos del Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio.

La inspección se centrará fundamentalmente en:

- **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.
- **Control de cursos de formación CAP:** Se procederá a inspeccionar el cumplimiento de las condiciones en la impartición de los cursos de acuerdo con la normativa vigente. A partir del 1 de marzo del 2021 los centros de formación disponen de 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, lo que facilitará el control de asistencia a los cursos que impartan. Los controles, también, se extenderán a los cursos impartidos mediante el sistema de aula virtual y, en su caso, de teleformación.

Al finalizar cada trimestre, cada Servicio Territorial informará a la Dirección General de Transportes y Logística de las inspecciones realizadas.

2.3.5. Control de certificados de conductores de terceros países.



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Movilidad
y Transformación Digital
Dirección General de Transportes y Logística

La Orden FOM 3399/2002, de 20 de diciembre, exige un certificado de conductor para la realización de la actividad de transporte nacional público y privado, tanto de mercancías como de viajeros en autobús, cuando el vehículo es conducido por un conductor de terceros países no pertenecientes a la Unión Europea.

Este control se llevará a cabo tanto en carretera como en las empresas.

Los servicios de inspección de transporte de la Comunidad deberán comprobar si las empresas que tienen contratados conductores de terceros países poseen los certificados de conductor en vigor, debiendo acreditar el alta en Seguridad Social del conductor y comprobar que no se le da de baja inmediatamente después de conseguir el certificado.

En el caso de que se constaten incumplimientos en esta materia, se dará traslado al órgano competente de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, acompañando la documentación que acredite el incumplimiento.

2.3.6. Control de estaciones de autobuses y terminales de viajeros.

Se inspeccionarán sus instalaciones tanto por los agentes de inspección de transportes como por el personal técnico habilitado de la Administración (arquitectos, ingenieros, etc.), con el fin de controlar el estado de las mismas y el nivel de los servicios que se prestan, vigilando el cumplimiento de la normativa de transporte, así como el cumplimiento de los servicios en cuanto a horarios, información, facturación, consigna, megafonía e higiene.

2.3.7. Control sobre servicios de transporte público ofertados en distintos medios. Plataformas digitales de contratación de servicios de transporte de viajeros en vehículos de turismo particulares y de transporte público de mercancías.

En los últimos años ha proliferado la contratación de servicios de transporte a través de distinta Plataformas digitales, implicando una gran perturbación en lo que a la ordenación y seguridad en el transporte se refiere e incidiendo fundamentalmente para la libre y ordenada competencia entre las empresas que operan en el mercado.

Las plataformas, intermediarias en el transporte de viajeros por carretera, únicamente podrán intermediar si se encuentran en posesión de la autorización de transporte público de viajeros, o bien, cumplir con las condiciones y, en su caso, contar con las habilitaciones que, conforme a la legislación de turismo que les resulte de aplicación, les permita actuar como agencia de viajes o intermediarios en la contratación de transporte de viajeros por carretera.

Se hace extensivo el control a las plataformas que se dedican a la mediación en la contratación de transportes públicos de mercancías. Estas plataformas de paquetería que contratan habitualmente transportes o intermedian en su contratación en nombre propio, deben disponer de la correspondiente autorización de



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Movilidad
y Transformación Digital
Dirección General de Transportes y Logística

transporte como Operador de Transporte o, en su caso, disponer de la correspondiente autorización de transporte público de acuerdo con lo que dispone el artículo 98 de la LOTT.

La planificación de este tipo de actuaciones demanda una actuación coordinada entre las Comunidades Autónomas y con otras administraciones públicas, tales como la Inspección de Trabajo y la Agencia Tributaria.

Los Servicios Territoriales de Movilidad y Transformación Digital, en aquellos casos en que así se detectara, y en coordinación con el respectivo Subsector de Tráfico de la Guardia Civil, realizarán controles específicos dirigidos a las ofertas de servicio de transporte sin autorización publicitadas en los distintos medios (prensa escrita, radio, internet, etc...).

La inspección de este tipo de transporte requiere que se compruebe si se trata de un servicio compartido y, por tanto, sus gastos también. Se entiende como servicios con gastos compartidos aquéllos que se lleven a cabo de manera esporádica, es decir, no de forma constante, ni regular. Se consideran gastos compartidos aquéllos como combustible y peaje, debiéndose repartir el coste de dichos gastos entre todos los ocupantes del vehículo, incluido el conductor.

Estas inspecciones serán realizadas por los Agentes de Inspección de la Dirección General de Transportes y Logística y de los Servicios Territoriales de Movilidad y Transformación Digital, quienes elevarán el informe correspondiente al final de cada trimestre.

3. ACTUACIONES COMPLEMENTARIAS

3.1 COORDINACIÓN DE LAS ACTUACIONES A REALIZAR CON EL SECTOR DE TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL.

Una correcta ejecución del presente Plan de Inspección, y en consecuencia la efectividad de este exige necesariamente de una continua coordinación entre esta Administración y las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera.

La participación de las fuerzas de vigilancia y seguridad en las vías públicas, especialmente de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, y de los Cuerpos de Policía Local en vías urbanas, contribuye a transmitir un conocimiento específico del comportamiento del sector en la carretera y, en general, en su modus operandi habitual, detectando infracciones que sólo dentro de este medio se pueden evidenciar.

Por ello, resulta imprescindible la actuación de la Guardia Civil, y desde la Dirección General de Transportes y Logística se realizarán reuniones periódicas de coordinación con el Sector de Tráfico de la Guardia Civil en Castilla y León.

Por parte de los Servicios Territoriales de Movilidad y Transformación Digital deberán realizarse reuniones periódicas con el Jefe del Subsector de Tráfico de la Guardia Civil de la provincia, para coordinar las inspecciones programadas por el Servicio Territorial y evaluar los resultados de las mismas.



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Movilidad
y Transformación Digital
Dirección General de Transportes y Logística

Asimismo, los Servicios Territoriales se reunirán periódicamente con los responsables de los Cuerpos de Policía Local de los municipios más importantes de sus respectivas provincias.

3.2 COLABORACIÓN ENTRE LAS DISTINTAS UNIDADES ADMINISTRATIVAS

Resulta necesario reforzar los controles concertados, coordinar actividades de inspección y fomentar el intercambio de información, conocimientos y experiencia entre los distintos agentes intervinientes en la inspección de transportes por carretera.

El personal de Inspección de Transportes que detecte el incumplimiento de alguno de los requisitos exigibles para el mantenimiento de la titularidad de la autorización de transporte correspondiente deberá comunicárselo a la Sección de Concesiones, Autorizaciones y Arbitraje de Transportes del Servicio Territorial donde figure domiciliada la empresa, acompañando el oportuno informe.

Igualmente, se prestará apoyo recíproco y colaboración por parte de los funcionarios y agentes de la Inspección de Transportes, entre las diferentes provincias y la Dirección General de Transportes y Logística.

Las Secciones de Inspección de los diferentes Servicios Territoriales comunicarán con antelación y periodicidad mensual, a la Dirección General de Transportes y Logística el plan de trabajo conjunto con las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera, tanto Guardia Civil como Policías Locales.

La Consejería de Movilidad y Transformación Digital de la Junta de Castilla y León tiene suscritos sendos Protocolos de Colaboración con los Ayuntamientos de Valladolid y de León, con el objeto de establecer un marco genérico de colaboración en materias relativas a la ordenación, inspección y vigilancia del tráfico, en las ciudades de León y Valladolid, fundamentalmente a través de sistemas de control de los tacógrafos instalados en los vehículos dedicados al transporte.

En los citados Protocolos se establece un marco de actuaciones, en las que la Dirección General de Transportes y Logística pondrá a disposición de las Policías Locales de los Ayuntamientos de León y Valladolid las tarjetas del sistema de control de transportes por carretera, para facilitar y mejorar la vigilancia de las infracciones del transporte en esas ciudades.

Para que el presente Plan tenga una completa eficacia, en el caso de detección de hechos que pudieran ser constitutivos de infracciones de la normativa reguladora de otros sectores, es necesario poner en conocimiento éstos a los órganos competentes.

4.- SEGUIMIENTO Y RESULTADOS DEL PLAN

Antes del 15 de enero de 2025, los Servicios Territoriales de Movilidad y Transformación Digital enviarán a la Dirección General de Transportes y Logística los resultados generales de la actuación inspectora



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Movilidad
y Transformación Digital
Dirección General de Transportes y Logística

derivada del presente Plan, a efectos de que por la Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestres del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se elaboren los datos estadísticos generales resultantes de la ejecución del Plan Nacional de Inspección del año 2024.

BORRADOR