

III. Otras Resoluciones

Presidencia del Gobierno

6245 *Secretaría General.- Resolución de 26 de diciembre de 2017, por la que se dispone la publicación del Acuerdo que aprueba el “Plan Anual de Inspección del Transporte por Carretera a efectuar en el año 2018”.*

Adoptado por el Gobierno de Canarias, en sesión de 26 de diciembre de 2017, el acuerdo por el que se aprueba el “Plan Anual de Inspección del Transporte por Carretera a efectuar en el año 2018”, y de conformidad con el apartado 4 del citado acuerdo,

RESUELVO:

Disponer la publicación del acuerdo por el que se aprueba el “Plan Anual de Inspección del Transporte por Carretera a efectuar en el año 2018”, que figura como anexo.

Santa Cruz de Tenerife, a 26 de diciembre de 2017.- El Secretario General, Ceferino José Marrero Fariña.

ANEXO

El Gobierno de Canarias, en sesión celebrada el día 26 de diciembre de 2017, adoptó, entre otros, el siguiente Acuerdo:

9.- PROPUESTA DE ACUERDO POR EL QUE SE APRUEBA EL «PLAN ANUAL DE INSPECCIÓN DEL TRANSPORTE POR CARRETERA A EFECTUAR EN EL AÑO 2018» (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES).

Examinado el expediente administrativo instruido por la Dirección General de Transportes sobre el asunto de referencia.

Vista memoria justificativa de la Dirección General de Transportes.

Visto que en la instrucción del expediente para la aprobación del «Plan Anual de Inspección del Transporte por Carretera a efectuar en el año 2018» se ha dado audiencia a los cabildos insulares.

Vistas las alegaciones del Cabildo Insular de Gran Canaria.

Visto informe de la Comisión Preparatoria de Asuntos del Gobierno del día 22 de diciembre de 2017.

Considerando que el correcto control del transporte por carretera es un elemento indispensable para fomentar el cumplimiento de las normas y debe estar dirigido, no solo a las empresas del sector, sino a todos aquellos otros usuarios directamente relacionados con la actividad, sobre todo cuando su actuación es determinante en el desarrollo de los servicios de transporte por carretera.

Considerando que la finalidad de la actuación inspectora es, con carácter general, mejorar el grado de cumplimiento de la normativa en vigor, hasta límites razonables, en que el fraude existente no afecte de manera significativa a la ordenación del transporte por carretera.

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

Considerando que, en materia de transporte terrestre, corresponde al Consejero de Obras Públicas y Transportes la propuesta al Gobierno, en concurrencia con los cabildos insulares, del Plan Anual de Inspección del Transporte, de acuerdo con las directrices generales aplicables a las funciones inspectoras del transporte, tal y como se prevé en el artículo 10.2.d)

del Reglamento Orgánico de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, aprobado por el Decreto 45/2016, de 5 de mayo.

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

Considerando que los actos de las administraciones públicas sujetos al Derecho Administrativo se presumirán válidos y producirán efectos desde la fecha en que se dicten, salvo que en ellos se disponga otra cosa, y que la eficacia quedará demorada cuando así lo exija el contenido del acto, tal y como se prevé en los apartados 1 y 2 del artículo 39 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Considerando que se notificarán a los interesados los actos administrativos que afecten a sus derechos e intereses y que los actos administrativos serán objeto de publicación cuando lo aconsejen razones de interés público apreciadas por el órgano competente, al amparo de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 40 y en el apartado 1 del artículo 45 de la mencionada Ley 39/2015, de 1 de octubre.

En su virtud, el Gobierno, tras deliberar, vistas las restantes disposiciones de general aplicación, en concurrencia con los Cabildos Insulares y a propuesta del Consejero de Obras Públicas y Transportes, acuerda:

1. Aprobar el «Plan Anual de Inspección del Transporte por Carretera a efectuar en el año 2018», en los términos del anexo y con efectos desde el día 1 de enero de 2018.
2. La programación y actividad inspectora del transporte por carretera que desarrollen los Cabildos Insulares durante el año 2018 deberá cumplir las directrices generales contempladas en el citado plan de inspección.
3. Notificar el presente acuerdo a los Cabildos Insulares, a la Policía Canaria y a las Comandancias de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, sitas en las provincias canarias.
4. Ordenar la publicación del «Plan Anual de Inspección del Transporte por Carretera a efectuar en el año 2018», que figura como anexo, en el «Portal de Transparencia», en la página web de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, así como en el Boletín Oficial de Canarias para conocimiento de la ciudadanía.

A N E X O

PLAN ANUAL DE INSPECCIÓN DEL TRANSPORTE POR CARRETERA A EFECTUAR EN EL AÑO 2018

ÍNDICE

- 1.- Fundamentación del Plan Anual de Inspección del Transporte por Carretera.
- 2.- Actuaciones, sectores afectados y medios a emplear del Plan Anual de Inspección del Transporte por Carretera.
 - 2.1.- Control sobre la realización de servicios de transporte público al amparo de la correspondiente autorización.
 - 2.2.- Control de la realización de transporte público de mercancías al amparo de autorizaciones de transporte privado.
 - 2.3.- Control del mantenimiento de los requisitos exigidos para el otorgamiento de la autorización de transporte público discrecional de mercancías.
 - 2.4.- Control de tiempos de conducción y descanso.
 - 2.5.- Manipulaciones del tacógrafo y del limitador de velocidad.
 - 2.6.- Control sobre empresas de transporte que no han efectuado el visado de sus autorizaciones durante el año 2017.
 - 2.7.- Control de excesos de peso.
 - 2.8.- Transporte de viajeros en vehículos turismo. Transporte público irregular.
 - 2.9.- Arrendamiento de vehículos con conductor (VTC). Control de que los servicios se realicen previa contratación.
 - 2.10.- Control del transporte de viajeros en vehículos de capacidad igual o menor a 9 plazas incluido el conductor.
 - 2.11.- Control del cumplimiento de las condiciones esenciales de las concesiones en los servicios regulares de viajeros.
 - 2.12.- Control de conductores de terceros países.
- 3.- Mecanismos de coordinación.
 - 3.1.- Difusión de la normativa de transporte por carretera.
 - 3.2.- Inmovilización de vehículos.
 - 3.3.- Campañas específicas.
 - 3.4.- Seguimiento y resultados del plan.

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

La Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, en su Título V, regula las funciones de inspección dirigidas a verificar y asegurar el cumplimiento de esta Ley y su normativa de desarrollo, disponiendo que estarán reservadas estas funciones a los servicios de inspección de los transportes de cada una de las Administraciones competentes por razón de la materia. En este sentido se establece que el Gobierno de Canarias, en concurrencia con los Cabildos Insulares, aprobará un Plan

Anual de Inspección del Transporte con las directrices generales aplicables a las funciones inspectoras del transporte por carretera con la finalidad de unificar criterios y homogeneizar y objetivar la actividad inspectora en todo el territorio canario. Así mismo se establece que este Plan podrá prever la realización de campañas específicas de inspección sobre una clase determinada de transporte. La programación y actividad inspectora del transporte por carretera que desarrollen los Cabildos Insulares deberán cumplir dichas directrices generales. Así mismo los programas insulares podrán prever campañas específicas de inspección de acuerdo con las necesidades que planteen dichos transportes en cada isla.

El correcto control del transporte por carretera es un elemento indispensable para fomentar el cumplimiento de las normas y debe estar dirigido, no solo a las empresas del sector, sino a todos aquellos otros usuarios directamente relacionados con la actividad, sobre todo cuando su actuación es determinante en el desarrollo de los servicios de transporte por carretera.

Ello dará lugar a la detección de las infracciones que se produzcan y a la sanción que a aquellas corresponda. La atenta y rápida actuación de los Servicios de Inspección ante conductas que distorsionan el mercado, mejorará la confianza en el sistema de transporte por carretera por parte de todos los operadores que en él intervienen.

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

Resulta obligatorio reforzar las medidas de control, de lucha contra la economía sumergida y contra la competencia desleal en el sector que debe priorizar la mejora de la calidad del empleo en el sector del transporte por carretera en Canarias.

Para ello, es necesario llevar a cabo actuaciones de investigación e información, que lleven a los Servicios de Inspección de los Cabildos Insulares a localizar bolsas de fraude que hagan más eficaz su actuación, utilizando para su consecución diferentes canales de colaboración, y coordinación en su caso con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y la Agencia Tributaria.

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

En virtud del Decreto 159/1994, de 21 de julio, se materializó la transferencia en materia de inspección de transporte a los distintos Cabildos Insulares, lo que se traduce en que sean diferentes los planes de inspección a efectuar en cada isla, aunque ello no es incompatible con una concepción unitaria del control a realizar, que integre y coordine las actuaciones a llevar a cabo por las distintas administraciones locales, sin olvidarnos de la coordinación con la administración estatal y la aplicación, que también compete, por parte de los Servicios de Inspección del Plan Nacional de Inspección aprobado por el Ministerio de Fomento.

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

La participación de otros agentes en la planificación inspectora, se ha considerado absolutamente indispensable, por la aportación que a la misma pueden hacer como consecuencia del conocimiento que del sector tienen las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera (Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, Policía Local), cuya experiencia siempre supone una apreciable mejora para la planificación inspectora. Igualmente podrá recabarse la colaboración de la Policía Canaria, sobre todo en aquellos Cabildos Insulares donde el servicio de inspección de transporte es mínimo o no existe; en este caso, se deberá informar a la Dirección General de Transportes de dicha colaboración.

La conveniencia de una actuación uniforme en la inspección y vigilancia del transporte, sobre todo en carretera, hace aconsejable la aprobación de criterios de actuación por los distintos Cabildos Insulares. De ahí que sea tan importante la elaboración del Plan Anual de Inspección del Transporte por Carretera, a llevar a cabo en el año 2018.

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

En el marco de una planificación de actuaciones coordinada y combinada entre los servicios de inspección y las distintas fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera, con carácter general, las actuaciones de los servicios de inspección se centrarán en la inspección llevada a cabo en la sede de las empresas, ya sean estas transportistas, usuarios de transporte u operadores, quedando el control en carretera encomendado a las distintas fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera.

El Plan Anual de Inspección del Transporte por Carretera para el año 2018 pretende que con su cumplimiento se generen importantes beneficios para el sector, contribuyendo a la mejora de la calidad del empleo en el sector del transporte por carretera, a la minoración

de la competencia desleal en el mismo, y a la consecución de una mejor ordenación del transporte por carretera en Canarias.

2.- ACTUACIONES, SECTORES AFECTADOS Y MEDIOS A EMPLEAR DEL PLAN ANUAL DE INSPECCIÓN DEL TRANSPORTE POR CARRETERA.

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

Es necesario continuar con los controles destinados a verificar que el transporte público se realice amparado en la correspondiente autorización de transporte. La autorización de transporte es el elemento básico de control en el transporte por carretera, su otorgamiento determina el cumplimiento de todos los requisitos cualitativos exigidos tanto por la normativa comunitaria como por la normativa canaria, requisitos que vienen a determinar el acceso a la profesión y al mercado con todas las garantías para que las empresas compitan lealmente entre sí, sin posiciones de ventaja.

Cuando se detecten infracciones por este motivo (carencia de autorización), el agente denunciante deberá rellenar, siempre que sea posible (el documento de control facilitará la información) los datos del cargador, siempre que tenga su residencia en España, para que el órgano instructor pueda incoar el pertinente expediente sancionador contra este.

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

Cuando este tipo de control se haga en carretera y se constate la comisión de una infracción tipificada en el artículo 104.1 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, siempre deberá ordenarse la inmediata inmovilización del vehículo, salvo que concurran circunstancias ligadas a la seguridad que aconsejen no hacerlo en el caso concreto de que se trate y ello de acuerdo con el artículo 109.6 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias.

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

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

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

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

Se realizarán controles sobre los operadores del transporte y logísticos que actúan de intermediarios y/o contratantes de servicios a personas físicas y jurídicas que, bajo simulada actividad privada complementaria de mercancías, prestan servicios de transporte de mercancías en vehículos de más de dos toneladas métricas de MMA y hasta 3.500 kg, especialmente con vehículos arrendados y para reparto capilar y/o de paqueterías. Así mismo, se intensificarán los controles sobre los portadores efectivos de tal actividad.

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

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

En estos casos los transportes privados deben acreditar que reúnen los requisitos y condiciones recogidos en los artículos 65 y 66 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo y los artículos 66 y 67 del Reglamento de desarrollo de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, aprobado mediante el Decreto 72/2012.

2.3. CONTROL DEL MANTENIMIENTO DE LOS REQUISITOS EXIGIDOS PARA EL OTORGAMIENTO DE LA AUTORIZACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO DISCRECIONAL DE MERCANCÍAS.

Es importante realizar controles a las empresas con autorizaciones de transporte público discrecional encaminadas a la verificación del mantenimiento de los requisitos exigidos para el otorgamiento de dichas autorizaciones, como son el cumplimiento de las obligaciones sociales, laborales y tributarias, así como en su caso el del cumplimiento de la capacidad financiera y de la competencia profesional.

El hecho de que no se mantengan los requisitos exigidos para el otorgamiento de la autorización por las empresas puede dar lugar a una competencia desleal con el resto de las mismas, por lo que será preciso comprobar su cumplimiento mediante requerimiento a las empresas.

2.4. CONTROL DE TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO.

El Reglamento (CE) n° 561/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n° 3821/85 y (CE) n° 2135/98, del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n° 3820/85, del Consejo, en su exposición de motivos, establece que son tres los objetivos perseguidos por dicha norma: la igualación de las condiciones de competencia entre las empresas de transportes, la mejora de las condiciones sociales de los conductores y la mejora de la seguridad vial.

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

Es por ello, por lo que el control de los tiempos de conducción y descanso debe convertirse en uno de los objetivos prioritarios de la Inspección del Transporte y de las Fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera. Y todo ello en aras a mejorar la calidad del empleo en este sector.

Respecto al control de las jornadas de trabajo de los conductores profesionales, el mismo viene impuesto por imperativo legal, en el artículo 2 de la Directiva 2006/22/CE, de Parlamento y del Consejo, de 15 de marzo, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CE) n° 561/2006 y (CEE) el Reglamento (UE) n° 3821/1985, donde establece el número mínimo de las jornadas de trabajo que se deben controlar.

La citada Directiva obliga a controlar al menos el 3% de las jornadas de trabajo que se produzcan en cada uno de los estados miembros en el sector del transporte por carretera a partir del día 1 de enero de 2010. También esta Directiva exige que de ese 3%, al menos un 50% de las jornadas de trabajo se controlen en la sede de las empresas.

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

Para facilitar este control, en aquellos supuestos en que se deban analizar registros procedentes de un tacógrafo digital, y para cumplimentar la Directiva 2006/22/CE, del Parlamento y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) n° 3820/85 (actual 561/2006) y del 3821/85, las fuerzas encargadas del control y la vigilancia del transporte disponen de equipos capaces de transferir y analizar los datos contenidos en las memorias de la unidad instalada en el vehículo y en la tarjeta de conductor.

En todo caso, como quiera que, del análisis en carretera de las actividades de los conductores, no se puede detectar la totalidad de las infracciones que se pueden cometer en

materia de tiempos de conducción y descanso, y a mayor abundamiento lo viene demandando la propia Directiva 2006/22/CE, al incrementar el número de jornadas de trabajo a controlar en los locales de las empresas, se hace preciso incrementar este tipo de inspección a fin de verificar si se cumple esta normativa.

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

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

Se controlarán todo tipo de empresas con independencia de la dimensión de las mismas.

En el desarrollo del control, en empresas se comprobará que los conductores objeto del mismo, se encuentran dados de alta en Seguridad Social en el epígrafe correspondiente. En el caso de que se detecten conductores en situación irregular, se dará traslado al órgano competente de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social acompañando, en su caso, la documentación que acredite el incumplimiento.

En el supuesto de que en un control a una empresa se levanten actas de notoria gravedad (aquellas de las que se pueda desprender un exceso de horas sobre el máximo de jornada laboral autorizado) se dará cuenta de ello al órgano competente de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

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

2.5. MANIPULACIONES DEL TACÓGRAFO Y DEL LIMITADOR DE VELOCIDAD.

De todos es sabido que las manipulaciones del tacógrafo y del limitador de velocidad tienen una especial incidencia en la competencia entre empresas y en la seguridad en la carretera e igualmente afecta a los conductores de los vehículos incidiendo en la calidad del empleo de los mismos.

La fuerzas encargadas del control y la vigilancia del transporte en carretera cuentan con equipos y aplicaciones informáticas que permitan verificar el correcto funcionamiento de los tacógrafos digitales. Se insta a dichas fuerzas para que intensifiquen los controles en carretera, en donde es más factible encontrar las manipulaciones, habida cuenta que muchas de ellas son prácticamente imposibles de detectar en las inspecciones de tiempos de conducción y descanso que realizan los servicios de inspección de los Cabildos Insulares.

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

Las manipulaciones son detectadas principalmente, en pequeños recorridos con velocidades muy cortas, por ello, en la medida de lo posible, deben incrementarse las actuaciones inspectoras contra la manipulación de tacógrafo en zonas como polígonos industriales, etc.

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

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

2.6. CONTROL SOBRE EMPRESAS DE TRANSPORTE QUE NO HAN EFECTUADO EL VISADO DE SUS AUTORIZACIONES DURANTE EL AÑO 2017.

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

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

Así mismo se contara con la colaboración de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera.

2.7. CONTROL DE EXCESOS DE PESO.

Los excesos de peso en los vehículos de transporte de mercancías, aparte de los daños que producen en la infraestructura y del peligro que suponen para la seguridad vial, distorsionan la competencia y la ordenación del transporte, al aumentar de forma considerable su oferta.

Cuando se detecten infracciones en esta materia, se deberá, siempre que sea posible, rellenar en el acta o denuncia, los datos del cargador, a efectos de que el órgano instructor pueda incoar el correspondiente expediente sancionador contra este además de contra la

empresa de transporte. Se llevará a cabo en coordinación con el Plan Nacional de Inspección controles de larga duración en las fechas recogidas en el Plan.

2.8. TRANSPORTE DE VIAJEROS EN VEHÍCULOS TURISMO. TRANSPORTE PÚBLICO IRREGULAR.

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

El modus operandi es la oferta de servicios de transporte sin disponer del título habilitante exigible para realizarlos, esta se puede realizarse de forma individual a un único destinatario o se hace pública para conocimiento general a través de cualquier medio existente en la actualidad como puede ser paginas web o Internet.

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

1. Se realice a cambio de contraprestación económica de cualquier clase o naturaleza, o
2. tenga un carácter reiterado y medie una actividad económica directa o indirecta que de forma concurrente se preste a confusión o solapamiento de transporte.

La realización de este tipo de transporte debe ser considerado como la realización de un transporte público irregular de acuerdo con el artículo 105.24 de la Ley de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias.

Asimismo, se recuerda que la constancia del anuncio de este tipo de transporte público irregular será objeto de sanción encontrándose tipificado la infracción en el artículo 106.18. bis) de la citada Ley.

2.9. ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR (VTC). CONTROL DE QUE LOS SERVICIOS SE REALICEN PREVIA CONTRATACIÓN.

Uno de los requisitos establecidos para la realización de la actividad de arrendamiento con conductor es que los servicios que realicen deben ser previamente contratados en las oficinas o locales de que disponga la empresa, no permitiéndose la recogida o búsqueda

de clientes sin que hayan sido previamente contratados, por lo que aquellos vehículos de arrendamiento con conductor que se encuentren fuera de los citados locales y oficinas a la espera de recoger clientes deben estar siempre previamente contratados, ya que en caso contrario supondría una infracción grave de acuerdo con lo preceptuado en el apartado 3 del artículo 105 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias.

Igualmente se realizarán controles de las empresas destinadas al arrendamiento de vehículos con conductor (VTC), a fin de verificar que cumplan todas aquellas condiciones que le son exigibles, entre ellas los requisitos establecidos para el traslado temporal de toda o de parte de la flota de los vehículos de arrendamiento con conductor a otra isla, distinta de aquella en la que esté la sede principal de la empresa titular de la autorización, verificando que cumplen con lo establecido en el Decreto 67/2016, de 31 de mayo, por el que se modifica el Reglamento de desarrollo de la Ley de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, aprobado mediante el Decreto 72/2012, de 2 de agosto, en determinados aspectos relativos al arrendamiento de vehículos con y sin conductor, y que circulen en caravana.

2.10. CONTROL DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS EN VEHÍCULOS DE CAPACIDAD IGUAL O MENOR A 9 PLAZAS INCLUIDO EL CONDUCTOR.

Con la finalidad de erradicar el intrusismo y comprobar el cumplimiento de la normativa en vigor en la materia, se realizarán controles a las empresas que desarrollen transporte turístico de ocio y recreo, para verificar el cumplimiento de la correspondiente autorización y de los requisitos exigidos para su otorgamiento.

Respecto a la actividad de arrendamiento de vehículos que circulen formando caravanas se realizarán controles destinados a la verificación del cumplimiento de los requisitos técnicos, de calidad y control de los mismos.

2.11.- CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES ESENCIALES DE LAS CONCESIONES EN LOS SERVICIOS REGULARES DE VIAJEROS.

Las autoridades deben velar porque el servicio a los usuarios se preste en las condiciones pactadas con los concesionarios y con las debidas garantías para aquellos. Para ello las inspecciones sobre las mismas a fin de que cumplan las condiciones establecidas en sus respectivos pliegos concesionales, especialmente las referidas a precio, incumplimientos de horarios o servicios.

Así mismo deberá inspeccionarse todas aquellas circunstancias que puedan suponer infracción a la legislación de transportes que hayan sido denunciada por los usuarios del transporte regular de viajeros.

2.12. CONTROL DE CONDUCTORES DE TERCEROS PAÍSES.

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

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

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

El hecho de que no se cumpla debidamente este requisito por las empresas puede dar lugar a una competencia desleal con el resto de las mismas, por lo que será preciso comprobar su cumplimiento en la sede de dichas empresas.

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

3.- MECANISMOS DE COORDINACIÓN.

3.1. DIFUSIÓN DE LA NORMATIVA DE TRANSPORTE POR CARRETERA.

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

3.2. INMOVILIZACIÓN DE VEHÍCULOS.

Como se ha indicado en distintos apartados anteriores la inmovilización de vehículos en carretera es la medida cautelar de mayor eficacia ante el incumplimiento de determinadas infracciones (exceso de peso y tiempos de conducción y descanso, sobre todo).

La forma más efectiva de luchar contra estas conductas es la paralización del vehículo hasta que desaparezcan las causas que lo motivaron cuando el lugar en que se detecte una infracción que pueda dar lugar a la inmovilización de un vehículo, no reúna las condiciones de seguridad necesarias, dicho vehículo deberá ser inmovilizado por los servicios de control o 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.

Cuando se dé esta situación se procederá de acuerdo con el artículo 109.6 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, que establece que los inspectores habrán de retener la documentación del vehículo y, en su caso, la de la mercancía, así como la correspondiente autorización, hasta que se subsanen las causas que dieron lugar a la inmovilización, siendo, en todo caso, responsabilidad del transportista la custodia del vehículo, su carga y pertenencias.

3.3.- CAMPAÑAS ESPECÍFICAS.

Al objeto de garantizar el control de la calidad del empleo en el sector del transporte por carretera se realizaran campañas específicas con una periodicidad trimestral, en coordinación con la Inspección de Trabajo y las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera , destinadas al control de tiempos de conducción y descanso.

3.4. SEGUIMIENTO Y RESULTADOS DEL PLAN.

Antes de finalizar el primer trimestre del año 2018, los Cabildos Insulares facilitarán a la Dirección General de Transportes los datos estadísticos resultantes de la ejecución del presente Plan de Inspección.

La Dirección General de Transportes remitirá a los Cabildos Insulares los modelos normalizados para cumplimentar las estadísticas referidas en el párrafo anterior.