

PLAN DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTE POR CARRETERA DE ARAGÓN 2019

ÍNDICE

1-. INTRODUCCIÓN.

2-. PROCESO ELABORACIÓN PLAN.

3-. FINALIDAD Y OBJETIVOS DEL PLAN DE INSPECCIÓN.

4-. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN.

5-. ESCENARIO TEMPORAL.

6-. MEDIDAS DE ACCIÓN:

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

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

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

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

6.5-. Control del exceso de peso.

6.6-. Control de conductores de terceros Países.

6.7-. Transporte de escolares y menores.

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

6.9-. Arrendamiento de vehículos con conductor.

6.10-. Campañas específicas.

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



7-. METODOLOGÍA.

8-. CRITERIOS DE CARÁCTER HORIZONTAL.

9-. OTRAS ACTUACIONES.

10-. CONTROL Y EVALUACIÓN.

11-. TRANSPARENCIA.

12-. NUEVOS RETOS.



PLAN DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTE POR CARRETERA DE ARAGÓN 2019

1- INTRODUCCIÓN:

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

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

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

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

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable, modificada por la Ley Orgánica 5/2013, de 4 de julio, las Comunidades Autónomas ejercerán, por delegación del Estado,



la inspección de los servicios y demás actividades del transporte por carretera y por cable competencia de éste, en los centros de trabajo que las empresas tengan en sus respectivos territorios y en los vehículos que circulen por ellos, con independencia en ambos casos, del ámbito territorial en que se hayan desarrollado los servicios y actividades objeto de inspección.

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

El Decreto 14/2016, de 26 de enero, del Gobierno de Aragón, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica de la Administración de la Comunidad Autónoma de Aragón establece el Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda a través de la Dirección General de Movilidad e Infraestructuras como competente.

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

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

2- PROCESO DE ELABORACIÓN DEL PLAN.

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

Mediante Orden de del Consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda se autoriza el inicio del procedimiento para la elaboración del Plan de Inspección de Transporte Terrestre de Aragón 2019. En su virtud se elaboró:

- Memoria justificativa.



- Propuesta de Plan de Inspección de Transporte por Carretera de Aragón 2019 que sirvió como documento de trabajo para iniciar el proceso participativo con los diversos agentes interesados en el sector.

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

Con fecha, se publicó Anuncio de la Dirección General de Movilidad e Infraestructuras, por el que se somete a trámite de información pública y de participación pública el Plan de Inspección de Transporte por Carretera de Aragón, y no/sí, se ha recibido alegación alguna. (B.O.A. nº)

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4- DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN.

El artículo 32 de la LOTT establece que la actuación inspectora tendente a garantizar el cumplimiento de las normas reguladoras del transporte terrestre y de las actividades complementarias y auxiliares del mismo estará encomendada a los servicios de inspección del transporte terrestre.

Los miembros de la inspección del transporte terrestre, en casos de necesidad para un eficaz cumplimiento de su función, podrán solicitar el apoyo necesario de las unidades



o destacamentos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y Policías Autónomas o Locales.

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

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

En relación con las infracciones cometidas en materia de transportes en el año 2018, en Aragón los datos estadísticos arrojan los siguientes resultados:

- Transporte público al amparo de la correspondiente autorización:

- N° de infracciones: 17 (C)

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

- N° de actas de infracción: 19 (C)

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

- N° de empresas controladas: 118 (I)

- Discos analizados: 20.070

- Infracciones: 277

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

- N° cursos inspeccionados: 103 (I)

- N° actas infracción: 16



- Control del exceso de peso:

- N° de vehículos controlados: 8.031 (C) + (I)
- N° boletines: 181

- Control de conductores de terceros países:

- N° de actas infracción: 54 (C)

- Control del transporte de escolares y menores:

- N° inspecciones realizadas: 2 (I)
- N° actas de infracción: 0

- Control cumplimiento de contratos programa:

- N° contratos programa inspeccionados: 24 (I)
- N° actas de infracción: 0

- Arrendamiento de vehículos con o sin conductor:

- N° empresas requeridas: 16 (I)
- N° actas de infracción: 3

- Control de campañas específicas realizadas:

- N° de campañas realizadas: 6 (I)
- N° de infracción: 63

INDICADORES HORIZONTALES:

- N° de reuniones celebradas por el grupo de trabajo: 2
 - N° de jornadas formativas realizadas por la Administración: 4
 - N° de actuaciones realizadas conjuntamente con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social: 1
 - N° de reclamaciones de viajeros que han motivado alguna actuación inspectora:
- 28.

Siendo éstas las tipologías de infracciones en materia de transporte detectadas por los agentes de control en carretera, y siendo conscientes de la necesidad de abarcar

un mayor control sobre otras tipologías existentes en nuestra Comunidad Autónoma, se elaboran las medidas de acción a desarrollar por el presente Plan.

5- ESCENARIO TEMPORAL.

Se pretende que este Plan se lleve a cabo durante todo el año 2019, estableciendo una evaluación final. No obstante, y de conformidad con lo establecido en el artículo 26.4 del ROTT, se contempla como un documento vivo que prevé mecanismos de adaptación y modificación a las nuevas necesidades que puedan surgir durante su ejecución derivadas ya de cambios en las circunstancias concurrentes y de las variaciones que la experiencia aconseje.

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

En el último trimestre del año 2019 y coincidiendo con la evaluación final del Plan se acordará su prórroga con las modificaciones oportunas, o en su caso la redacción de un nuevo Plan, atendiendo a las conclusiones obtenidas de dicha evaluación.

En tanto se aprueba el nuevo Plan correspondiente al año 2020, se continuará aplicando las medidas de acción del Plan del año 2019.

6- MEDIDAS DE ACCIÓN:

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

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

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

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

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



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

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

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

En estos casos, cuando haya indicios racionales de que el transporte que se está efectuando es público, y de la documentación existente no puede desprenderse lo contrario, se levantará el correspondiente boletín de denuncia.

El instructor del expediente, antes de incoar el correspondiente procedimiento sancionador llevará a cabo las pruebas pertinentes para determinar la comisión de la infracción.

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

Se realizarán controles en carretera respecto a los vehículos que tengan adscritas tarjetas de servicio privado complementario, con objeto de detectar posibles transportes públicos efectuados con autorizaciones de esta clase, así como en aquellos espacios donde es frecuente la actividad de estos transportistas como son las grandes áreas de consumo.

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

El Reglamento (CE) nº 561/2006, modificado por el Reglamento (UE) nº 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, en relación a los tiempos de conducción y descanso, constituye el marco jurídico de uno de los objetivos prioritarios de la Inspección del Transporte y de las Fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte por carretera. Como reconoce en su expositivo persigue mejorar las condiciones sociales de los empleados a los que se aplica, así como mejorar la seguridad general de las carreteras. Es necesario realizar un esfuerzo en el control de las jornadas a realizar en la sede de las empresas, ya que, del análisis en carretera de las actividades de los conductores, no.



se puede detectar la totalidad de las infracciones que se pueden cometer en materia de tiempos de conducción y de descanso. En consonancia, se priorizará el control de aquellas que sean titulares de vehículos pesados, incidiendo en aquellas sobre las que haya algún tipo de denuncia.

Se realizarán requerimientos a las empresas, como viene siendo habitual, de los discos analógicos o digitales, así como documentación adicional que las empresas deberán tener a disposición de la inspección de transportes.

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

A los efectos de detectar manipulaciones en los tacógrafos, y dado que son detectadas con mayor frecuencia en pequeños recorridos con velocidades cortas, se incrementarán las inspecciones en los polígonos industriales de las diferentes provincias de Aragón.

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

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

En todas las circunstancias, el conjunto completo de datos registrados por el tacógrafo, complementados con el formulario, si fuera necesario, se admitirá como prueba suficiente para demostrar el cumplimiento del Reglamento (CE) nº 561/2006, o del AETR, a no ser que exista una sospecha justificada.

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

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

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

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

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

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

A los efectos de comprobar la responsabilidad de los centros de formación, se realizará una visita de inspección, en fecha distinta a la de su iniciación y que no haya sido concertada con el centro.

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

6.5.- Exceso de peso.

El control sobre el exceso de peso, en las inspecciones llevadas a cabo en la sede de las empresas, se puede efectuar a través del documento de control exigido por la Orden FOM 2861/2012, de 13 de diciembre, por la que se regula el documento de control exigible para la realización del transporte público de mercancías por carretera. Dicho



documento, debe ser cumplimentado por cada servicio de transporte de mercancías que se realice y conservado al menos durante un año por la empresa cargadora (puede ser un operador de transporte) y por la empresa transportista que ha efectuado el servicio. En tal documento debe constar, de forma obligatoria el peso de la mercancía transportada.

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

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

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

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

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

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

6.6.- Control de conductores de terceros países.

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

6.7-. Transporte de escolares.

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

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

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

Se controlará por parte de la Inspección de Transportes todos los extremos detallados en la autorización. Se contempla en la misma la necesidad de tener en cuenta las condiciones especiales de las personas con discapacidad y, en especial, aquellas que presenten movilidad reducida, aspecto que con carácter horizontal se tendrá presente en todas las inspecciones que con ocasión del presente Plan se realicen.

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



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

La obtención de información mediante las verificaciones in situ ofrece una oportunidad capital para asegurar la correcta prestación del servicio, exigir en su caso las penalidades oportunas y mejorar la calidad del servicio de transporte que deben recibir los usuarios.

6.9-. Arrendamiento de vehículos con conductor.

En relación con el arrendamiento de vehículos con conductor, se han producido recientemente modificaciones legislativas, mediante Real Decreto Ley 3/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la LOTT, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, incluye la regla 1/30 con carácter legal y habilita para su modificación. Asimismo, otorga nueva redacción al 91.2 LOTT (introduce con carácter de norma de rango legal la habitualidad).

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Cuando sean detectados vehículos de otras Comunidades Autónomas incumpliendo estas prescripciones, al margen de la instrucción de los expedientes sancionadores que procedan y de los requerimientos documentales que sean necesarios, se dará traslado a la Comunidad Autónoma que ha expedido la autorización para que lleve a cabo las inspecciones oportunas a la empresa.

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



6.10-. Campañas específicas:

- Campaña de control de centros técnicos autorizados de tacógrafos.
- Campaña de control de cooperativas de trabajo asociado.
- Campaña de control de acompañantes de transporte escolar.
- Campaña de control de transporte de mercancías perecederas.
- Campaña de control de empresas con tarjetas de privado complementario adscritas.
- Campaña de control estaciones de transporte.

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

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

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

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

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

7- METODOLOGÍA.

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

Se fomentará la colaboración con la Guardia Civil de Tráfico manteniendo reuniones periódicas en las que se pondrán de manifiesto los principales problemas detectados y se buscarán soluciones. Se fomentará una comunicación fluida que permita agilizar su puesta en práctica. Asimismo, se potenciará la colaboración con Policía Local de Zaragoza.

8- CRITERIOS DE CARÁCTER HORIZONTAL.

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

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

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

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

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

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

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

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



competencia a los efectos del control de prácticas fraudulentas en materia de transporte.

9- OTRAS ACTUACIONES:

9.1.- Creación de un grupo de trabajo:

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

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

Se propone la creación de dos grupos de trabajo específicos:

-. Invitación a colaborar en la campaña de control de cooperativas de trabajo asociado a Agencia Tributaria e Inspección de trabajo formado un grupo de trabajo específico multidisciplinar.

-. Invitación a constituir un grupo de trabajo específico multidisciplinar con el objetivo de articular medidas que nos permitan atajar la situación provocada por la exención del uso del tacógrafo a los vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuando el trayecto del servicio de que se trate no supere los 50 kilómetros.

9.2.- Formación:

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

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

9.3.- Jornadas divulgativas:

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

9.4.- Buenas prácticas:

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

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

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

9.7.- Potenciar el uso de las nuevas tecnologías que faciliten la labor inspectora. En este sentido se pretende conseguir la conexión de la inspección de transportes del Gobierno de Aragón con la aplicación del Ministerio de Fomento de análisis de infracciones y su posterior denuncia en carretera, para optimizar los medios humanos y materiales en las inspecciones coordinadas con Guardia Civil.

10- CONTROL Y EVALUACIÓN

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

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

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

10.1.- INDICADORES ESPECÍFICOS:

- Transporte público al amparo de la correspondiente autorización:

- Nº de infracciones.

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

- Nº de infracciones.

- Control de tiempos de conducción y de descanso:

- Nº de empresas controladas.



- N° de discos analizados.
- N° de infracciones.
- **Control de cumplimiento de la cualificación inicial y formación continua de los conductores:**
 - N° de cursos inspeccionados.
 - N° de actas de infracción.
- **Control del exceso de peso:**
 - N° de vehículos controlados.
 - N° de boletines.
- **Control de conductores de terceros países:**
 - N° de infracciones.
- **Control del transporte de escolares:**
 - N° inspecciones realizadas.
 - N° actas de infracción.
- **Control cumplimiento de contratos programa:**
 - N° de contratos programa inspeccionados.
 - N° de actas de infracción.
- **Arrendamiento de vehículos con o sin conductor:**
 - N° de empresas requeridas.
 - N° de actas de infracción.
- **Control de campañas específicas realizadas:**
 - N° de campañas realizadas.
 - N° de infracciones.

10.2.- INDICADORES HORIZONTALES:

- N° de reuniones celebradas por el grupo de trabajo.



- N° de jornadas formativas realizadas en la Administración.

- N° de actuaciones realizadas conjuntamente con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

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

11- TRANSPARENCIA.

Por otro lado, dichas conclusiones y teniendo en cuenta la Ley de Transparencia, se pondrán a disposición en la página web, en cumplimiento de lo preceptuado en el artículo 14 de la Ley 8/2015, de 25 de marzo, de Transparencia de la Actividad Pública y Participación Ciudadana en Aragón, los planes y programas anuales y plurianuales en los que se fijén objetivos concretos, así como las actividades, medios y tiempo previsto para su consecución. Su grado de cumplimiento y resultados deberán ser objeto de evaluación y publicación periódica junto con los indicadores de medida y valoración, en la forma en que se determine por cada Administración competente. A tal efecto la información estará disponible en dicho portal.

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

12- NUEVOS RETOS.

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

MEMORIA SOBRE LA NECESIDAD DE LA ELABORACIÓN DE UN PLAN DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTE POR CARRETERA EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ARAGÓN PARA EL AÑO 2019.

MARCO LEGAL Y JUSTIFICACIÓN DE SU NECESIDAD. FORMA DE INSERCIÓN EN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO.

El artículo 71.15 del Estatuto de Autonomía de Aragón, establece la competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma de Aragón en su artículo 15 con el siguiente tenor literal "transporte terrestre de viajeros y mercancías por carretera, por ferrocarril y por cable, así como el transporte fluvial, que transcurran íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma, con independencia de la titularidad de la infraestructura. Centros y operadores de las actividades vinculadas a la organización del transporte, logística y distribución situadas en Aragón".

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

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

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



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

El artículo 32 de la LOTT establece que la actuación inspectora tendente a garantizar el cumplimiento de las normas reguladoras del transporte terrestre y de las actividades complementarias y auxiliares del mismo estará encomendada a los servicios de inspección del transporte terrestre.

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

El Decreto 14/2016, de 26 de enero, del Gobierno de Aragón, por el que se desarrolló la estructura orgánica básica de la Administración de la Comunidad Autónoma de Aragón establece el Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda a través de la Dirección General de Movilidad e Infraestructuras como competente.

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

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

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 25 del ROTT, los planes de transporte regulados en el artículo 15 y 16 de la LOTT, pueden ser generales o estar referidos a determinados modos o clases de transporte. El ámbito de este Plan es el transporte terrestre, asimismo su ámbito es el de la Comunidad Autónoma de Aragón.

Se parte para su elaboración de un análisis de las principales infracciones detectadas en años anteriores y de la experiencia acumulada, para cifrar las principales líneas de acción a llevar a cabo.

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

1- El control del cumplimiento de la normativa en materia de transporte por carretera es uno de los ejes fundamentales de este Plan. La labor inspectora tiene como fin último garantizar que las normas de transporte se cumplan, detectando aquellos aspectos que se pueden mejorar o que deben ser objeto de tipificación por existir lagunas legales que la praxis diaria pone de relieve.

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

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

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

5- Fomentar el uso de las nuevas tecnologías de la información y comunicación como herramienta útil al servicio de los objetivos en materia de transporte. En este sentido se pretende conseguir la conexión de la inspección de transportes del Gobierno de Aragón con la aplicación del Ministerio de Fomento de análisis de infracciones y su posterior denuncia en carretera, para optimizar los medios humanos y materiales en las inspecciones coordinadas con Guardia Civil.

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

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

8- Velar por las condiciones laborales de los conductores profesionales, fomentando la coordinación con Agencia Tributaria y la Seguridad Social.

Se incorporan en este Plan 2019 algunas novedades derivadas de la experiencia adquirida en la ejecución del Plan 2018 y de las necesidades detectadas:

De los Certificados de intransferibilidad que se han recibido como consecuencia del cambio normativo operado mediante el Real Decreto 125/2017, de 24 de febrero, por el que se establecen los requisitos técnicos y las normas de actuación que deben cumplir los centros técnicos de tacógrafos, se considera conveniente la introducción de una campaña específica de control de las normas de actuación que han de cumplir los centros técnicos de tacógrafos.



- Se mantienen y se eliminan algunas campañas por no detectarse bolsa de fraude y haber cumplido su cometido y se incorporan nuevas:

- Campaña de control de centros técnicos de tacógrafos.
- Campaña de control de cooperativas de trabajo asociado.
- Campaña de control de acompañantes de transporte escolar.
- Campaña de control de transporte de mercancías perecederas.
- Campaña de control de empresas con tarjetas de privado complementario adscritas.
- Campaña de control estaciones de transporte.

Asimismo, se considera conveniente la creación de grupos de trabajo temáticos para abordar problemas específicos:

- Invitación a colaborar en la campaña de control de cooperativas de trabajo asociado a Agencia Tributaria e Inspección de Trabajo formando un grupo de trabajo específico multidisciplinar.

- Invitación a constituir un grupo de trabajo específico multidisciplinar con el objetivo de articular medidas que nos permitan atajar la situación provocada por la exención del transporte regular de menos de 50 km.

FORMA DE INSERCIÓN EN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO.

Respecto a la forma de inserción en el ordenamiento jurídico, hemos de tener en cuenta con lo establecido en el artículo 15 y 16 de la LOTT y 25 y siguientes del ROTT, en el que se regula su elaboración.

Se inicia de oficio mediante la elaboración del Proyecto de Plan de Inspección por la Dirección General de Movilidad e Infraestructuras.

Se dicta Orden VMV.../2018, de por la que se autoriza el inicio del procedimiento para la elaboración del Plan de Inspección de Transporte Terrestre de Aragón 2019.

Se dará traslado a todos los posibles interesados y de las alegaciones realizadas, se incorporarán aquellas que se considere procedente.

Mediante Orden del Consejero de Vertebración, Movilidad y Vivienda, se procederá a la aprobación del Plan de Inspección de Aragón 2019.

Por lo tanto, en el sistema de fuentes tendría la siguiente prelación:

- LOTT (norma de rango legal).



- ROTT (norma de rango reglamentario) aprobado por Real Decreto.

- Orden VMV/.../2018, por la que se aprueba el Plan de Inspección de Transporte Terrestre de Aragón 2019, como acto administrativo de aplicación de la LOTT y del ROTT.

Asimismo, hemos de tener en cuenta en la Ley 8/20015, de 25 de marzo, de Transparencia de la Actividad Pública y Participación Ciudadana en Aragón, en lo relativo a la participación ciudadana en su elaboración y la publicidad del plan una vez aprobado.

REPERCUSIONES ECONÓMICAS DEL PLAN DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTE.

No tiene repercusión económica, ya que se realiza con el personal integrado en la Dirección General de Movilidad e Infraestructuras.

PERSPECTIVA DE GÉNERO DEL PLAN DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTE.

En el propio Plan se hace alusión en sus medidas horizontales, en concreto a la medida 8.6 "integrar en las actuaciones inspectoras la perspectiva de género, en la medida en que la transversalidad de esta materia puede afectar a todos los sectores, si se detecta brecha de género se pondrá en conocimiento del órgano competente en la materia".

Zaragoza, a 15 de enero 2019

**EL DIRECTOR GENERAL DE MOVILIDAD
E INFRAESTRUCTURAS**

Fdo. José Gascón Lázaro