

O F I C I O

S/REF.

N/REF. 6/ASC/

FECHA Madrid, 24 de junio de 2019

ASUNTO *Cuestiones derivadas de la modificación del ROTT.*

D. Enric Ticó Buxados  
Presidente de la Federación Española de Transitarios  
(FETEIA)  
Vía Laietana 32-34, 4º  
08003 BARCELONA

Examinado su escrito de fecha 13 de junio de 2019 en el que solicita informe sobre determinadas cuestiones relacionadas con el Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, por el que se modifican el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y otras normas reglamentarias, se indica lo siguiente:

1. En relación con la primera cuestión que se plantea sobre las funciones exigidas a las empresas transitarias:

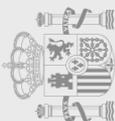
El artículo 160 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (en adelante ROTT), exige que las empresas que deseen obtener autorización de operador de transporte cumplan los requisitos exigidos con carácter general a cualquier empresa de transporte en el artículo 43.1 letras a), b), c), e) y f) de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, salvo el requisito de disposición de vehículos y que, además, cumplan los requisitos de establecimiento, competencia profesional, honorabilidad y capacidad financiera.

En el caso del requisito de competencia profesional, el artículo 160.b) del ROTT, exige su cumplimiento *“en los términos previstos en los artículos 111, 113 y 114, así como en las letras a), b), c), d) y e) del artículo 112”*.

Por tanto, el gestor de transporte de una empresa transitaria debe cumplir las funciones que se detallan en el artículo 112 letras a), b), c), d) y e) del ROTT, que son las siguientes:

*“a) Verificar que la empresa cuenta con cuantas autorizaciones, licencias o permisos resulten exigibles para prestar los servicios y actividades de transporte que realice y que continúa cumpliendo en todo momento los requisitos exigidos para su obtención.*

*b) Supervisar que los contratos de transporte y demás documentación mercantil emitida o suscrita por la empresa en relación con la contratación de operaciones y actividades de transporte se ajusten a la legalidad vigente.*





c) *Supervisar que todos aquellos otros transportistas u operadores de transporte de mercancías con los que, en su caso, la empresa contrate servicios o actividades de transporte se encuentren autorizados para prestarlos.*

d) *Supervisar que la empresa cumpla adecuadamente cuantas obligaciones le incumban en relación con la expedición, suscripción, utilización y conservación de documentos de control relativos a su actividad de transporte.*

e) *Supervisar que la contabilidad de la empresa refleje adecuadamente todas las operaciones que guarden relación con su actividad de transporte.”*

Las funciones contempladas en el resto de las letras del artículo 112, esto es, desde la letra f) hasta la letra n), tales como “organizar el trabajo de los conductores de la empresa”, “supervisar que todos los vehículos utilizados por la empresa se encuentren habilitados para circular (...)” o “señalar los criterios bajo los que se llevará a cabo el mantenimiento de los vehículos de la empresa.”, entre otras, son actividades relacionadas con los vehículos o conductores la empresa, por lo que no resultarían exigibles a los gestores de las empresas operadoras de transporte.

En cualquier caso, la disposición transitoria tercera del Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero de modificación del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres y otras normas reglamentarias, fija un periodo transitorio para que los que vinieran siendo gestores a la entrada en vigor de esta norma cumplan estas funciones.

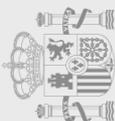
En este sentido, esta disposición establece que las personas que a la entrada en vigor de la norma estuvieran desempeñando las funciones de gestor en una empresa de transporte, podrán no cumplir la totalidad de las funciones del artículo 112 hasta el 1 de julio de 2020, si bien deben acreditar que disponen de poderes generales para representar a la empresa en su tráfico ordinario y poder de disposición de fondos sobre sus principales cuentas bancarias.

Por su parte, los gestores contratados después del 21 de febrero de 2019 están obligados a desempeñar de forma efectiva en la empresa la totalidad de las funciones previstas en el artículo 112 del ROTT.

Esta disposición resulta aplicable también a las empresas operadoras de transporte en relación con las funciones que deben cumplir sus gestores de conformidad con lo establecido en el artículo 160.b) del ROTT.

2. En relación con la obligación de someterse a un nuevo examen de capacitación profesional.

El artículo 160.b) del ROTT exige que los gestores de las empresas operadoras de transporte, entre las que se encuentran las empresas transitarias, tienen que estar en posesión del correspondiente certificado de competencia profesional regulado en el artículo 114 del ROTT.





El régimen de obtención del certificado de competencia profesional se contiene en el Anexo II al ROTT, modificado por el Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero. Esta norma no ha previsto que los gestores de transporte que estuvieran en posesión del correspondiente certificado de competencia profesional en el momento de entrada en vigor de este Real Decreto tengan que volver a obtenerlo de conformidad con lo previsto en éste.

Sin embargo, las personas que no dispusieran del referido título de competencia profesional en el momento de entrada en vigor del Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, deberán obtenerlo de acuerdo a lo establecido en el citado Anexo II al ROTT y la disposición transitoria quinta del Real Decreto en cuestión.

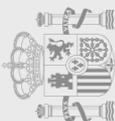
En este sentido, el Anexo II determina que el certificado de competencia profesional se expide por la Administración de transporte competente, siempre que la persona sea titular del título de formación profesional de técnico superior en transporte y logística.

Por su parte, las personas que no dispusieran del referido título de formación profesional, deberán superar un examen. Ahora bien, como requisito de acceso para realizar ese examen, el candidato debe acreditar que posee una formación mínima que puede consistir en el título de bachiller o equivalente; Título de Técnico, acreditativo de haber superado las enseñanzas de una formación profesional de grado medio, sea cual fuere la profesión a que se encuentre referido; Título de Técnico Superior, acreditativo de haber superado las enseñanzas de una formación profesional de grado superior, sea cual fuere la profesión a que se encuentre referido o Cualquier título acreditativo de haber superado unas enseñanzas universitarias de grado o postgrado. Esta formación previa resulta exigible desde la entrada en vigor del Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero.

En cualquier caso, indicamos que la disposición transitoria tercera del Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero concede a los gestores de transporte que lo fueran a la entrada en vigor de esta norma, un periodo transitorio para cumplir con todas las funciones previstas en el artículo 112 del ROTT, sin que esta disposición guarde relación alguna con el certificado de competencia profesional.

3. En relación con la regulación de forma excesiva del procedimiento sancionador y las dudas a la hora de aplicar algunos tipos sancionadores derivados de la Reglamentación comunitaria, a los operadores de transporte, en particular a los transitarios, se informa lo siguiente:

En primer lugar, la potestad sancionadora atribuida a la Administración Pública debe ejercerse a través de un procedimiento regulado normativamente. El requisito de establecer un procedimiento sancionador se encuentra recogido en la Constitución Española y se trata de una garantía para todos los ciudadanos. Por tanto, el hecho de abordarse de manera detallada el procedimiento sancionador no debe ser considerado como excesivo, sino que debe ser considerado como una garantía para los propios transportistas.





En segundo lugar, la especial importancia que tienen las empresas intermediarias en el sector del transporte terrestre y la posición contractual que la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías les otorga (debiendo contratar siempre en nombre propio), hace que la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres exija una autorización de operador de transporte a los que pretendan intermediar en la contratación de transportes de mercancías por carretera condicionada al cumplimiento de *“análogos requisitos a los exigidos para las de transporte público de mercancías, con las adaptaciones reglamentariamente establecidas en relación a la naturaleza de la actividad que desempeñan.”*

En este sentido, al igual que a las empresas operadoras de transporte les son exigibles análogos requisitos que a las empresas de transporte público de mercancías y están obligadas a contratar el transporte en nombre propio (asumiendo la posición del cargador frente al porteador efectivo con el que subcontrata la realización del transporte), les resulta también de aplicación lo previsto en el Reglamento (UE) 2016/403 de la Comisión, de 18 de marzo de 2016, en lo que respecta a la clasificación de infracciones graves de las normas de la Unión que pueden acarrear la pérdida de honorabilidad del transportista.

4. En relación con los posibles resultados desproporcionados a que puede llevar la aplicación a las empresas operadoras de transporte de la fórmula del IRI (Índice de Reiteración Infractora), en la medida en que carecen de conductores de vehículos de transporte, se indica lo siguiente:

Se señala que resulta lógico que al diseñar la fórmula del IRI se haya diferenciado entre empresas transportistas y de aquellas otras que no disponen de autorización de transporte (fundamentalmente, empresas operadores de transporte), ponderando las infracciones cometidas en el supuesto exclusivo de empresas de transporte por el número medio de vehículos adscritos a la autorización de que disponga la empresa.

En este sentido, en la medida en que un amplio número de infracciones que conllevan la pérdida de honorabilidad están relacionadas con los vehículos (como por ejemplo, las relativas a tiempos de conducción y descanso, al tacógrafo, entre otras) y teniendo en cuenta, además, que cuanto mayor es el número de vehículos de los que dispone una empresa, sus posibilidades infractoras son mucho mayores, ha parecido conveniente ponderar las infracciones por el número medio de los vehículos de cada empresa.

LA DIRECTORA GENERAL

Mercedes Gómez Álvarez

FIRMADO

O.M.de 24/2/2011

Verificable en https://sede.fomento.gob.es/

O.M.de 24/2/2011

MINISTERIO DE FOMENTO

