

Todas las novedades del **ROTT**



EL NUEVO **ROTT**, QUE SE HA HECHO ESPERAR CINCO AÑOS, HA SUPUESTO UN AUTÉNTICO REVOLCÓN A ASPECTOS BÁSICOS DE LAS NORMAS DE ACCESO AL TRANSPORTE, LAS TARJETAS DE TRANSPORTE, AL MANTENIMIENTO Y PÉRDIDA DE UNO DE LOS REQUISITOS PARA ENTRAR Y PERMANECER EN EL SECTOR, LA HONORABILIDAD O EL NUEVO CATÁLOGO DE SANCIONES, QUE MERECE CAPÍTULO APARTE. ENTRE ELLAS, LAS 27 SANCIONES QUE HACEN PERDER DIRECTAMENTE LA HONORABILIDAD O LA NUEVA REGULACIÓN DE LAS INFRACCIONES POR EXCESOS EN TIEMPOS DE CONDUCCIÓN O DISMINUCIÓN DE LOS DE DESCANSO, ASÍ COMO LA INCLUSIÓN, MUY OCULTA, DE LA PROHIBICIÓN DE HACER EL DESCANSO SEMANAL NORMAL EN CABINA. DE TODO ELLO OS HABLAMOS EN LAS PÁGINAS SIGUIENTES, ESTRUCTURADO POR TEMAS.

ÍNDICE

Requisitos básicos de acceso a la profesión, pesado y ligero: eliminación del requisito de flota mínima	II
Conversión de tarjetas MDL en MDP	II
¿Puedo vender mi empresa de transporte a otro transportista?	III
Sustitución de vehículos o ampliación de flota	III
Competencia profesional	III
El gestor de transporte o el Titán	IV
Prohibición del descanso en cabina	V
Capacidad financiera	VI
La pérdida de honorabilidad	VI
Otras disposiciones de interés	IX
Infracciones muy graves, graves y leves en el nuevo Baremo Sancionador	X

Requisitos básicos de acceso a la profesión, pesado y ligero: eliminación del requisito de flota mínima

Para poder acceder a la profesión de transporte pesado (a partir de 3,5 Tn de MMA del vehículo) es necesario que se cumplen una serie de requisitos, entre otros:

- Competencia profesional
- Capacidad financiera
- Honorabilidad
- Establecimiento

Y había un cuarto, **disponibilidad de flota o flota mínima**, que ha desaparecido del ROTT gracias a la sentencia del Tribunal de Justicia de Estrasburgo que consideró ilegal la exigencia de un mínimo de tres vehículos pesados en el transporte de mercancías (tenían que sumar al menos 60 toneladas de carga útil) y cinco autobuses en el caso del transporte de viajeros para acceder al sector. Ya es suficiente acreditar la disponibilidad de un único vehículo pesado (más de 3,5 Tn. de MMA) con **MENOS DE CINCO MESES DE ANTIGÜEDAD**, para el transporte de mercancías, y de **menos de dos años de antigüedad** para el **transporte de viajeros**, para poder acceder a una tarjeta de transporte nueva. Y el vehículo puede ser:

- En propiedad
- En arrendamiento financiero (leasing)
- En arrendamiento ordinario (renting u otro), y esto también es una novedad del nuevo ROTT.

La tarjeta nueva a la que se accede en este caso, cuando se acredita el cumplimiento de todos los requisitos, es una autorización

MDP. Ya no es una tarjeta física, sino que figura en el registro de Empresas de Transporte dependiente del Ministerio de Fomento. Es decir, hablamos de una tarjeta electrónica que habilita a la empresa, no a los vehículos. Con una única tarjeta se pueden tener tantos vehículos como sean necesarios, tanto ligeros como pesados, y que cumplan los requisitos sobre antigüedades, etc. que sean exigidos.

Como desaparece el requisito de flota mínima, tampoco es ya obligatorio mantener un mínimo de flota para permanecer en el sector, es decir, con el ROTT anterior, si una empresa llegaba a tres vehículos, en el caso de transporte de mercancías en vehículo pesado, no podía quedarse por debajo de ese número, no podía disminuir flota porque perdía la tarjeta de transporte. Ahora podrá pasarse de un vehículo a cinco y volver a uno, sin complicaciones.

Si el sector al que vamos a acceder es el **transporte ligero (hasta 3,5 Tn. de MMA)**, es mucho más sencillo, solo se requiere

acreditar la disponibilidad de un vehículo de menos de cinco meses, (en cualquiera de las tres fórmulas anteriores) para acceder a una tarjeta nueva.

Es decir, para ejercer el transporte con vehículos ligeros, hasta 3,5 Tn. de MMA, no es necesario acreditar la capacidad financiera,

la competencia profesional ni la honorabilidad. Pero sí es necesario solicitar autorización de transporte para la empresa, obligatoria para todas las empresas con vehículos a partir de 2 Tn. de MMA que vayan a ejercer transporte público

Y en este caso accedemos a una tarjeta MDL que, como en el caso de la tarjeta MDP para pesados, no es una tarjeta física, sino que es una autorización electrónica que consta en el Registro de Empresas de Transporte del Ministerio de Fomento.

COMO DESAPARECE EL REQUISITO DE FLOTA MÍNIMA, TAMPOCO ES YA OBLIGATORIO MANTENER UN MÍNIMO DE FLOTA PARA PERMANECER EN EL SECTOR



Conversión de tarjetas MDL en MDP

Una de las "irregularidades" con las que termina el nuevo ROTT es con aquellas tarjetas MDL referidas a vehículos que realmente son pesados, es decir, vehículos con una tara alta, por encima de 3,5 Tn, pero que han adaptado su carga útil a las exigencias de la legislación anterior, que establecía **la diferencia entre vehículos pesados y ligeros en la carga útil y no en la MMA** de cara a la autorización de transporte que tenían que llevar.

Como hemos visto, la diferencia entre pesado y ligero se sitúa en la MMA, en 3,5 Tn. o 3.500 kg. de MMA, no de carga útil, por lo que automáticamente, todas las tarjetas MDL que a 21 de febrero estuvieran referidas a vehículos de más de 3,5 Tn de MMA, han sido **convertidas en MDP**. Para reconvertir estos vehículos en pesados, solo hay que llevarlos a una **ITV** donde se certifique que han sido "deslastrados" y que ya cuentan con su capacidad total de carga.

Se estima que esta conversión de MDL a MDP va a **afectar a 15.000 vehículos**.

De esto queda constancia en el Registro de Empresas de Transporte, ya que no hay tarjetas físicas desde la entrada en vigor del nuevo ROTT el pasado 21 de febrero.

¿Puedo vender mi empresa de transporte a otro transportista?

Sí, pero hay que transmitir la totalidad de la empresa de transporte en lo que a autorizaciones y vehículos se refiere, que tienen que transmitirse de forma conjunta a la misma persona o empresa. No pueden “venderse” o transmitirse por separado las autorizaciones y los vehículos.

Como novedad también, ya **no es necesario esperar 10 años** desde el otorgamiento de la autorización para poder transmitir la empresa. Pero hay que vender la autorización y el o los vehículos al mismo adquirente, ya sea un autónomo o una sociedad.

Y ésta es la otra forma de acceder al sector, comprando una empresa a alguien que deja el sector. Pero tienen que cumplirse el resto de los requisitos que hemos visto (competencia profesional, capacidad financiera, honorabilidad, establecimiento) en función de que la empresa sea de pesado (a partir de 3,5 Tn. de MMA) o ligero (hasta 3,5 Tn. de MMA).



¿En algún momento podemos incorporar vehículos más antiguos que la antigüedad media de la flota?

Sí, hay una excepción y es cuando compramos una empresa entera, que es la única forma de transmitir las empresas con el nuevo ROTT, es decir, un autónomo o sociedad vende su empresa entera, autorización más vehículos, y puedo incorporarlos a mi empresa, tengan la antigüedad que tengan. Y la empresa que vende los vehículos y la autorización renuncia a la tarjeta de transporte público.



Sustitución de vehículos o ampliación de flota

Como novedad, el nuevo ROTT marca que, en caso de sustitución de un vehículo por otro o en caso de ampliación de flota, la antigüedad media de la flota no puede ser superior a la que tenía antes de la incorporación del nuevo vehículo.

Veámoslo mejor con ejemplos:

a) En caso de sustitución:

- Si tenemos un solo vehículo de seis años, solo podemos sustituirlo por un vehículo de menos de seis años.

- Si tenemos varios vehículos y queremos sustituir uno de ellos, es suficiente con que el vehículo que vamos a incorporar sea más nuevo, es decir, que tenga una antigüedad menor que la que tiene el vehículo que vamos a reemplazar. De este modo, ya hemos reducido la edad media de la flota.

b) En el caso de ampliación de flota, lo mismo: el vehículo que se incorpora a la flota, tiene que ser menor que la antigüedad media de la flota:

- Con un solo vehículo de seis años, podemos incorporar un vehículo de menos de seis años.

- Con tres vehículos de 2 años, 5 años y 8 años, que resulta una antigüedad media de cinco años, podremos incorporar un cuarto vehículo de no más de cinco años.

AL SUSTITUIR UN VEHÍCULO POR OTRO O AL AMPLIAR FLOTA, LA ANTIGÜEDAD MEDIA DE LA FLOTA NO PUEDE SER SUPERIOR A LA QUE SE TENÍA ANTERIORMENTE

Competencia profesional

La competencia profesional a la que se refiere el nuevo ROTT es la capacitación o el título de transportista como se ha denominado de forma tradicional. A partir del 21 de febrero de este año para poder obtener la Competencia Profesional hay que cumplir unos requisitos.

Para poder presentarse al examen de competencia profesional que convocan las comunidades autónomas será necesario disponer del título de bachiller o equivalente, Formación Profesional de grado medio o superior o bien título universitario.

El examen de competencia profesional cambia, aunque no lo hará hasta julio de 2020. A partir de entonces el examen se va a componer de dos pruebas:

- 200 preguntas test con cuatro respuestas posibles
- Cuatro casos prácticos con ocho respuestas posibles

Para aprobarlo “basta” con obtener un 5, un 50% de respuestas correctas, en cada una de las dos pruebas. Las respuestas incorrectas restan la mitad del valor de cada pregunta.

El formato del examen será electrónico y se generará de forma aleatoria en el momento de realizar el examen, con lo que se acabará con las “diferencias” entre unas comunidades y otras. Y ya no habrá convocatoria, sino que el aspirante hará una solicitud y se le dará fecha para su realización. En el momento de iniciar el examen, la aplicación seleccionará aleatoriamente las 200 preguntas y los cuatro casos prácticos.

El examen actual también se compone de dos pruebas, 100 preguntas test con cuatro respuestas posibles y cinco casos prácticos (sin respuestas), pero hay que obtener un mínimo de un 6 para aprobarlo.

¿Cómo se acredita la competencia profesional?

El gestor de transporte

Todas las empresas de transporte, ya sean personas físicas (autónomos) o sociedades de cualquier tipo, precisan de un gestor de transporte, que es la persona que aporta la competencia profesional a la empresa.

¿Cómo se acredita que la empresa tiene gestor de transporte?

En el caso de los autónomos (personas físicas), hay tres opciones:

a) Que la aporte el **propio autónomo** porque tenga ya reconocida la competencia profesional (antes capacitación profesional) o bien porque supere las pruebas en alguna convocatoria.

b) Como novedad, al autónomo se le permite que **contrate a un gestor de transporte**, es decir, una persona que cuente con la competencia profesional reconocida y ejerza las funciones de gestor de transporte. Los requisitos que se deben cumplir en este caso son:

- Alta en la Seguridad Social a jornada completa (ocho horas)
- En los Grupos 1, 2 o 3 de categorías profesionales según el convenio colectivo de la provincia donde se encuentre el domicilio de la empresa.

En Madrid, el convenio colectivo, implica una cotización aproximada de 600 euros y 1.600 euros de sueldo para el gestor de transporte, si le contratamos con una categoría profesional equivalente a la de Jefe de Tráfico que, veremos más adelante, quizá sea una de las que mejor le vayan por el perfil de las labores que tiene que realizar en la empresa en la que aporta la competencia profesional.

c) La competencia profesional la puede aportar el cónyuge o un familiar hasta segundo grado (sin necesidad de convivencia). Hay que darle de alta en el Régimen de Autónomos de la Seguridad Social como Autónomo Colaborador.

¿Qué pasa si el autónomo ya cuenta con un “capacitado” o gestor de transporte en el momento de aprobarse el ROTT el pasado 21 de febrero?

Los autónomos, dice el nuevo ROTT, que ya vinieran ejerciendo la actividad de transporte con la capacitación, o competencia profesional, cedida por un tercero (lo que se denominaba “capacitado”) pueden seguir ejerciéndola en las mismas condiciones que venían haciéndolo (hasta la entrada en vigor del nuevo ROTT, lo

El gestor de transporte o el *Titán*

Aportar la competencia profesional a una empresa, o autónomo, ya no va a salir gratis como hasta la entrada en vigor del nuevo ROTT. Son tantas las funciones, las obligaciones y responsabilidades del nuevo gestor de transporte que, ni aún siendo un *Titán* podría cumplirlas. Ni con la jornada de ocho horas.

Os ponemos a continuación las principales funciones que tiene que ejercer el gestor de transporte:

- a) Verificar que la empresa **dispone de las autorizaciones** necesarias para ejercer la actividad de transporte, y que cumple con los requisitos para ello, en todo momento.
 - b) Supervisar que todos los **contratos mercantiles** que realiza la empresa se ajustan a la legislación vigente.
 - c) Asegurarse de que todos los transportistas u operadores con los que contrata la empresa a su vez estén debidamente autorizados.
 - d) Supervisar el **cumplimiento de toda la normativa** sobre documento de control de transporte.
 - e) Supervisar que la **contabilidad** de la empresa refleja adecuadamente las operaciones relacionadas con la actividad de transporte.
 - f) Organizar la **jornada de trabajo** de los conductores.
 - g) Supervisar que todos los vehículos que utiliza la empresa para su actividad están habilitados para circular, cuentan con la **ITV en vigor**, llevan instalado y en funcionamiento el **tacógrafo**, el **limitador**,...
 - h) Debe señalar los criterios para el adecuado **mantenimiento de los vehículos**.
 - i) Supervisar que todos los conductores de la empresa conozcan la legislación sobre **tiempos de conducción y descanso** y sepan utilizar el tacógrafo.
 - j) Supervisar la **asignación de vehículos y conductores** en función de cada uno de los servicios que realice la empresa.
 - k) Supervisar que los conductores cuentan con toda la **formación**, carnets, etc. obligatorios en función del tipo de transporte que realicen (**CAP, ADR...**)
 - l) Supervisar que los vehículos están perfectamente **señalizados y acondicionados** para realizar cada tipo de transporte. Que los conductores conocen el peso y dimensiones máximos del vehículo.
- Y, aunque el ROTT no especifica que el gestor de transporte tenga que disponer de poderes notariales, no sabemos cómo se va a justificar que cumple con todas estas funciones.

habitual es dar de alta una hora al capacitado a la semana sin especificarse grupo de cotización mínimo para ello) sin necesidad de adaptarse a las nuevas exigencias salvo que se cambie de capacitado, bien porque el actual se vaya, se jubile, quede incapacitado o decida cambiar sin más. En ese caso, el autónomo se verá obligado a cumplir la nueva legislación y disponer de un gestor de trans-





Prohibición del descanso en cabina

El nuevo ROTT incluye la infracción muy grave por realizar el descanso en cabina, adaptando nuestra normativa a la comunitaria. Si bien, no incluye la infracción como tal, sino que hace referencia a que "no se computará como descanso los períodos en que no se haya cumplido todas las condiciones señaladas al efecto en la reglamentación comunitaria sobre tiempos de conducción y descanso."

Y lo hace así, y no de forma expresa, porque el ROTT es un Real-Decreto, no tiene rango de Ley y solo una Ley puede introducir tipos infractores nuevos.

Los Agentes de Tráfico de la Guardia Civil ya están controlando y sancionando la realización del descanso semanal normal (mínimo 45 horas) en cabina. El protocolo que siguen entiende que, cuando un vehículo está parado y el conductor dentro o en el entorno, en el periodo en el que le correspondería hacer el descanso semanal normal y no puede justificar mediante la factura de un hotel que no lo está realizando en el camión, es sancionado por realizar el descanso semanal normal en la cabina del camión. La graduación de la sanción oscila en función de las horas transcurridas, pudiendo llegar hasta 2.000 euros.

porte con alta en la Seguridad Social a jornada completa y en una categoría no inferior a Jefe de Almacén o de Administración.

En el caso de las **sociedades mercantiles o cooperativas**:

a) Puede aportar la competencia profesional y ejercer como gestor de transporte en la empresa **uno de los socios** siempre que:

- Disponga de más de un 15% del capital social de la empresa.
- Esté dado de alta en el régimen de la Seguridad Social correspondiente:

- Autónomos: si tiene más de un 25% del capital social.
- Régimen general asimilada: si tiene más de un 15% y hasta un 25% del capital social.

b) Puede contratarse a un tercero no socio que tiene que cumplir los siguientes requisitos:

- Alta en la Seguridad Social a jornada completa (ocho horas).

- En los Grupos 1, 2 o 3 de categorías profesionales según el convenio colectivo de la provincia donde se encuentre el domicilio.

En el caso de Grupos de Empresas, cuando más de un 51% del capital de todas ellas pertenecen a una misma "persona", basta con tener un gestor de transporte en una de ellas, ya que cubriría esta función en todas las empresas del Grupo.

¿Y qué pasa con las sociedades que tuvieran contratada la competencia profesional cuando entró el nuevo ROTT en vigor?

Pues no pasa lo mismo con las sociedades que con los autónomos, en el caso de que tuvieran alquilada la capacitación, el título de transportista o la competencia profesional como hay que denominarla ahora. Ni tampoco se les aplica periodo transitorio. Desde el 21 de febrero tienen que acreditar que disponen de una persona que aporta la competencia profesional a la empresa como hemos comentado más arriba (alta en el Régimen General de la Seguridad Social con jornada completa y en Grupo de Cotización 1, 2 o 3). Y que además ejerce todas las funciones del gestor de transporte.

Las comunidades autónomas tienen la obligación de inspeccionar cada año el 25% de las empresas de su territorio que no tengan que pasar visado en ese año, para comprobar que cumplen con el requisito de aportación de la competencia profesional.

¿Cuánto tiempo puede estar una empresa sin gestor de transporte?

Pues tres meses, máximo, y solo en el caso de incapacidad física o mental o muerte del gestor de transporte. En los demás casos, es decir, que se vaya voluntariamente de la empresa, por ejemplo, la sustitución tiene que ser inmediata. Este punto también suscita dudas y preocupaciones, porque ¿y si el gestor tiene una incapacidad temporal? ¿una maternidad? También contamos con que Fomento dé respuesta a estos puntos en los próximos meses.

En el caso de los autónomos, por fallecimiento o incapacidad física, sus herederos cuentan con seis meses, aún cuando no cumplan el requisito de competencia profesional, y este plazo se les puede prorrogar por otros tres meses cuando justifiquen las dificultades para la obtención del certificado de competencia profesional. Esto cuando no se ha hecho la adjudicación a uno de los herederos de la empresa. Si uno o varios se la adjudican, deben cumplir con el requisito de competencia profesional desde el principio. Para la adjudicación hereditaria de la autorización de transporte, el nuevo ROTT da un plazo máximo de dos años.

¿A cuántas empresas puede aportar la competencia profesional una misma persona?

Un último apunte sobre la figura del gestor de transporte: el ROTT, y como novedad, porque antes sí lo hacía, no marca el máximo de empresas a las que una sola persona puede aportar la competencia profesional. Suponemos que el sentido común (tienen que estar ocho horas dado de alta en cada empresa), la normativa laboral, social y la jurisprudencia, aclararán este punto.

**UNA EMPRESA SOLO PUEDE
ESTAR TRES MESES SIN GESTOR
DE TRANSPORTE... ¿Y SI COGE
UNA BAJA POR MATERNIDAD?**

Capacidad financiera

La capacidad económica pasa a denominarse capacidad financiera pero las cuantías siguen siendo las mismas:

a) **Empresas de transporte:** 9.000 euros por el primer vehículo y 5.000 euros más por cada vehículo a partir del segundo. Así, si la empresa tiene dos vehículos, serán 14.000 euros; si tiene un vehículo, 9.000 euros y si tiene cinco, 29.000 euros.

Para acreditar que se dispone de la capacidad financiera:

- Como novedad, los autónomos lo acreditan con los vehículos siempre que no superen los 12 años de antigüedad y se dispongan en propiedad, leasing o arrendamiento ordinario por un periodo superior a 24 meses.

- Si no pudiera ser así, pueden aportar una garantía de una entidad financiera o aseguradora o bien un certificado de una entidad financiera que acredite que se tiene acceso a crédito por la capacidad financiera que le corresponda a la empresa.

- En el caso de sociedades, acreditan su capacidad financiera con el capital más las reservas que figuren en el balance de la misma.

b) **Los operadores de transporte** tienen que disponer de una capacidad financiera de 60.000 euros. Y como novedad, no tienen obligación de disponer de un local con licencia municipal, basta con acreditar un domicilio.

LOS AUTÓNOMOS ACREDITAN LA CAPACIDAD FINANCIERA CON SUS VEHÍCULOS SI ESTOS NO TIENEN MÁS DE 12 AÑOS

Regulación de la pérdida de honorabilidad

La honorabilidad es otro de los requisitos básicos de acceso que tienen que acreditar las empresas de transporte pesado. Lo tiene que cumplir tanto el titular de la autorización de transporte, como el gestor de transporte, si es que son personas diferentes. Si la honorabilidad la pierde uno, la pierden los dos.

La honorabilidad se presupone de partida a todos, pero en el ejercicio de la actividad de transporte se puede perder por la comisión de delitos que inhabiliten para el ejercicio de la activi-

dad de transporte o por la comisión de determinadas infracciones de transporte. Con algunas de ellas, por una sola infracción se pierde la honorabilidad, se tengan los vehículos que se tengan (ver el recuadro de la página siguiente *Pérdida de la honorabilidad: infracciones Anexo I A*). Con otras, se aplica una fórmula que pondera, es decir, minimiza el número de infracciones en función del número de vehículos, porque es evidente que, cuantos más vehículos disponga la empresa, más infracciones muy graves o graves, que pueden dar lugar a la pérdida de la honorabilidad se pueden cometer (ver los recuadros de las siguientes páginas *Pérdida de la honorabilidad: infracciones Anexo I B e Infracciones Anexo I C*).

¿Por qué se puede perder la honorabilidad?

Para poder perder la honorabilidad tiene que darse alguna de las circunstancias siguientes:

a) Que la persona física o jurídica sea inhabilitada para el ejercicio de la profesión de transporte por la comisión de cualquier delito. Estará inhabilitada, habrá perdido la honorabilidad, mientras dure la inhabilitación (ha sido condenado por un juez).

b) Cuando una persona física o jurídica ha sido sancionada mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa por la comisión de cualquiera de las 27 infracciones (*Infracciones Anexo I A*) consideradas determinantes para la pérdida de la honorabilidad. La comisión de una sola de estas 27 infracciones puede acarrear la pérdida de la honorabilidad.

Si las infracciones que han ocasionado la pérdida de la honorabilidad tienen que ver con el ejercicio de las funciones del gestor de transporte, éste también pierde la honorabilidad.

c) Cuando una persona física o jurídica ha sido sancionada por las infracciones de los *Infracciones Anexo I B e Infracciones Anexo I C*, consideradas menos graves, que se tienen en cuenta para el cálculo del Índice de Reincidencia, y el resultado de este índice resulte igual o superior a 3.



Pérdida de la honorabilidad: las infracciones más graves - Anexo I A

Infracciones de transporte “**extremadamente graves**” cuya comisión da lugar a la pérdida de la honorabilidad
La comisión de una sola de las siguientes infracciones supone la pérdida de la honorabilidad:

- 1) Hacer **transporte público sin autorización**.
- 2) **Contratar** como porteador o facturar en nombre propio servicios de transporte **sin autorización** de transporte o de operador.
- 3) **Arrendamientos** de vehículos con conductor o cualquier otra forma de **cesión** de un **vehículo con conductor**.
- 4) **Cesión** de cualquier tipo de **título habilitante** (tarjetas de transporte, operador) a otra empresa.
- 5) **Falsificación** de alguno de los **títulos** que habilitan para la realización de cualquier actividad de transporte o auxiliar.
- 6) **Falseamiento** de los **documentos** necesarios para ser titular de cualquier tipo de autorización, certificación o documento que tenga que expedir la Administración en beneficio del solicitante.
- 7) **Falseamiento** de cualquier documento contable, estadístico o de control. Se incluye la falsificación, disimulación, eliminación o destrucción de los datos de las **hojas registro del tacógrafo** o de los datos almacenados en la memoria del tacógrafo o en la **tarjeta** del conductor.
- 8) La **manipulación** del **tacógrafo**, del **limitador** o de cualquier otro instrumento de control que exista obligación de llevar instalado en el vehículo.
- 9) **Falseamiento** de las condiciones que determinaron que una empresa se beneficiase de la **exención de responsabilidad**.
- 10) Transporte de **mercancías peligrosas** no permitidas.
- 11) Utilizar para el transporte de mercancías peligrosas **vehículos o depósitos distintos a los prescritos** en las normas que regulan este transporte.
- 12) **No poner los distintivos** de mercancías peligrosas obligatorios en el exterior de los vehículos que realicen el transporte.
- 13) Utilizar **envases o embalajes no autorizados** para el transporte de mercancías peligrosas.
- 14) Realizar labores de transporte público o de intermediación **incumpliendo** alguno de los **requisitos** exigidos para la obtención y mantenimiento de la autorización (competencia profesional-gestor de transporte, capacidad financiera, honorabilidad...)
- 15) Contratar servicios de transportistas o de operadores que **carezcan de autorización** para hacerlo.
- 16) Realizar transporte con conductores que no tengan el **permiso de conducir** adecuado, que no tengan la **tarjeta CAP** o el certificado de aptitud profesional.
- 17) **Carencia de limitador, tacógrafo**, de alguno de sus elementos o carencia de cualquier otro instrumento de control obligatorio.
- 18) No llevar insertada la **tarjeta de conductor** en el tacógrafo o la hoja registro de tiempos de conducción y descanso; utilizar una tarjeta falsificada o una de la que no se es titular o haber obtenido la tarjeta de conductor del tacógrafo con declaraciones o documentos falsos.
- 19) Exceso igual o **superior al 20% de la MMA** en los vehículos de más de 12 Tn. de MMA (categoría N3) sobre la MMA total del vehículo. Exceso igual o **superior al 25% en la MMA** total del vehículo, en los vehículos entre 3,5 y 12 Tn. de MMA.
- 20) Exceso igual o superior al **50%** en los **tiempos de conducción** diaria sin hacer pausa o descanso de cuatro horas y media como mínimo.
- 21) Exceso igual o superior al **25%** en los tiempos máximos de conducción **semanal o bisemanal**.
- 22) Utilización de un vehículo que no haya superado la **ITV** obligatoria.
- 23) Falta de mantenimiento de las **condiciones de seguridad** del vehículo cuando implique deficiencias muy graves en el sistema de frenado, dirección, ruedas y neumáticos, suspensión, chasis o en otros equipos que puedan crear un riesgo inmediato para la seguridad vial.
- 24) Conducir un vehículo de transporte de viajeros o mercancías **sin contar con el carné** de conducir adecuado.
- 25) Organización o establecimiento de **transporte regular de viajeros** de uso general sin haber sido contratado por la administración competente para gestionar un servicio público de estas características.
- 26) **Venta individualizada** de plazas para un transporte de viajeros cuando no se posea autorización para ello.
- 27) **Interrupción** en la prestación de servicios de transporte público regular de viajeros de uso general sin autorización de la Administración o causa que lo justifique.



¿Durante cuánto tiempo se pierde la honorabilidad?

a) Si la pérdida de la honorabilidad se produce como consecuencia de la comisión de algún tipo de delito que lleve aparejada la inhabilitación para el ejercicio de la actividad de transporte, intermediario, etc., dicha pérdida tendrá la misma duración que la inhabilitación.

b) Si la honorabilidad se pierde por la comisión de infracciones de transporte la duración es por un periodo de 365 días, desde que se registra (Registro de Empresas de Transporte) la pérdida de la honorabilidad.

Hay que tener en cuenta que, cuando las infracciones que afectan a la pérdida de la honorabilidad, ya sea de forma directa (*infracciones Anexo I A*) o por Índice de Reincidencia (*Infracciones Anexo I B e Infracciones Anexo I C*), y estén relacionadas con los tiempos de conducción y descanso, el limitador o el tacógrafo y la empresa haya aplicado medidas disciplinarias contra el conductor que cometió dichas infracciones (medidas que no pueden ser inferiores a quince días de suspensión de empleo y sueldo), estas infracciones **NO se computan a efectos de la pérdida de la honorabilidad**. Digamos que la empresa ha justificado su no culpabilidad en estas infracciones cuando sanciona al conductor.

En este segundo caso, la **pérdida de la honorabilidad es efectiva** cuando es dictada por una resolución del Director General de Transporte de la Comunidad Autónoma correspondiente, quien, antes de ello, ha tenido que tener en cuenta si la pérdida de la honorabilidad puede resultar desproporcionada o no. Por ejemplo, puede considerar esta pérdida desproporcionada, si en los 365 días anteriores no se ha cometido ninguna otra infracción de las 27 muy graves o de las muy graves de las tipificadas como tal en la LOTT y en el ROTT.

¿Qué consecuencias conlleva la pérdida de la honorabilidad?

a) **Suspensión de las autorizaciones** de las que fuera titular la empresa. Durante el periodo de suspensión no pueden ser visadas, y si ha correspondido visado en ese periodo de suspensión, no pueden ser rehabilitadas. En consecuencia, se pierden.

b) **Inhabilitación para ser titular de autorizaciones** de transporte durante el tiempo que dure la inhabilitación

c) **Inhabilitación para ejercer como gestor de transporte**, durante el tiempo que dure la inhabilitación.

¿Qué es el Índice de Reiteración Infractora o IRI a efectos de la pérdida de la honorabilidad?

Aparte de las 27 infracciones anteriores que dan lugar a la pérdida de la honorabilidad de forma directa, una vez que son firmes, hay muchas otras infracciones que por reincidencia pueden dar lugar también a la pérdida de la honorabilidad.

Pero, en este caso, se les aplica un Índice de Reincidencia Infractora, para tener en cuenta el número de vehículos, ya que cuantos más vehículos y conductores posee una empresa, más numerosas son las infracciones.

Así, en el IRI se tienen en cuenta:

$$IRI = [I + (i/3)] / V$$

Donde:

I = número de infracciones muy graves cometidas por una empresa en un periodo de 365 días que sean firmes (agotados los recursos y agotada la vía administrativa). En estas infracciones no se incluyen las 27 del Anexo I A.

i = número de infracciones graves cometidas por una empresa en un periodo de 365 días que sean firmes (agotados los recursos y la vía administrativa).

V = número medio de vehículos adscritos a la autorización de transporte de mercancías o viajeros de los que era titular la persona/empresa durante los 365 días anteriores a la comisión de la última de las infracciones tenidas en cuenta para calcular los factores "I" e "i".

¿Cómo se calcula el Índice de Reiteración Infractora?

Pongamos que una empresa con 45 vehículos de media en los 365 días anteriores a la comisión de la última de las infracciones, ha sido sancionado por 89 infracciones que afectan al factor "I" y por 123 de las que afectan al factor "i" en el mismo periodo.

$$I = [89 + (123/3)] / 45$$

O lo que es lo mismo, tiene un índice de reincidencia de:

$$I = [89 + 41] / 45$$

$$I = 130 / 45$$

$$I = 2,9$$

Como el índice es inferior a 3 no pierde la honorabilidad.



Pérdida de la honorabilidad: infracciones muy graves - Anexo I B

Infracciones "**muy graves**" para determinar el **valor de "I"** en la fórmula del **Índice de Reiteración Infractora o IRI**.

Para el **valor de "I"** se tienen en cuenta infracciones como las siguientes:

- 1) Realizar **transporte internacional o de cabotaje** sin llevar a bordo la licencia comunitaria.
- 2) **Negativa u obstrucción a la inspección** de transporte o a los agentes de tráfico en un control en carretera.
- 3) En el transporte de **mercancías peligrosas**:
 - Utilizar vehículos, contenedores, etc. que presenten fugas.
 - Carecer del certificado de aprobación del vehículo.
 - No llevar a bordo del vehículo la carta de porte de las mercancías transportadas.
 - Incumplir prohibición de fumar.
 - Utilizar fuego o luces no protegidas.
 - Incumplir normas sobre grado de llenado o sobre la limitación de las cantidades que se pueden transportar.
 - Incumplir prohibiciones de cargamento en común de bultos; normas de sujeción o estiba de la carga.
- 4) Llevar un **limitador de velocidad** que no sea conforme a las prescripciones técnicas aplicables.
- 5) **Carencia significativa** de hojas registro o datos en la tarjeta de conductor o en el tacógrafo. Se entiende que es carencia significativa cuando falte más de un 30% de los kilómetros realizados por un conductor o por un vehículo en el periodo que se ha requerido.
- 6) Que un conductor disponga de **más de una tarjeta de tacógrafo** a su nombre.
- 7) Utilización de **hojas registro manchadas...** que impidan la lectura de los datos.
- 8) Usar incorrectamente el **selector de actividades**.

9) No realizar los **registros manuales** en el tacógrafo que sean obligatorios o no incluir la información obligatoria y no registrada en los periodos de avería del tacógrafo.

10) **Inadecuado funcionamiento** del tacógrafo o del limitador por culpa de transportista.

11) **Carencia** a bordo de las **hojas registro** utilizados o **registros impresos** que sea obligatorio llevar a bordo.

12) **Exceso de dos o más horas** en los tiempos máximos de conducción diaria.

13) **Conducir seis o más horas sin pausas**.

14) **Disminución del descanso** diario normal en más de dos horas y media o el reducido o fraccionado en más de dos horas.

15) **Conducir más** de 65 horas y menos de 70 en una semana o 105 o más horas sin superar las 112,5 horas en dos semanas.

16) **Iniciar el descanso semanal** después de superar en 12 o más horas los seis periodos de 24 horas de conducción después del anterior descanso semanal.

17) **Excesos de MMA** superiores al 10% y hasta el 20% en los vehículos de más de 12 Tn. de MMA y superiores al 15% y hasta el 25% en los vehículos entre 3,5 y 12 Tn. de MMA.

18) Que el conductor no lleve el certificado de **conductor de tercer país** cuando se requiera.

19) Transportar **animales** sin las separaciones suficientemente resistentes como para soportar su peso.

20) **Pagar** en función de **distancia o volumen** de mercancías a los conductores.

21) Superar el tiempo de **trabajo máximo semanal** de los conductores de 48 horas cuando se han agotado las posibilidades de ampliarlo a 60 horas. Ampliar el tiempo de trabajo semanal de los conductores por encima de las 60 horas.

Pérdida de la honorabilidad: infracciones graves - Anexo I C

Infracciones **"graves"** que se tienen en cuenta para determinar el **valor de "i"** en la fórmula del **Índice de Reiteración Infractora o IRI**. Algunas de estas infracciones son las siguientes:

- 1) Disminución del **descanso diario** normal en más de 1,5 horas o del reducido o fraccionado en más de una hora.
- 2) **Exceso de peso** igual o superior al 5% e inferior al 10% en vehículos de más de 12 Tn. de MMA; exceso igual o superior al 5% e inferior al 15% en los vehículos entre 3,5 y 12 Tn. de MMA.
- 3) No llevar a bordo el certificado de **conductor de tercer país**.
- 4) No llevar a bordo la **tarjeta CAP** de conductor.
- 5) Utilizar un **limitador** de velocidad que no haya sido instalado por un taller autorizado.
- 6) El exceso igual o superior a 60 horas, sin superar 65, en el tiempo máximo de **conducción semanal**; el exceso igual o superior a 100 horas, sin superar 105 horas, en el tiempo máximo de conducción bisemanal.
- 7) El exceso igual o superior a 1 hora e inferior a 2 horas en los tiempos máximos de **conducción diaria**.
- 8) Conducir 5 o más horas, sin llegar a 6, **sin respetar las pausas** reglamentarias.
- 9) La disminución del **descanso semanal** normal en más de 3 horas o del reducido en más de 2 horas.
- 10) En el transporte de **mercancías peligrosas**:
 - No llevar a bordo las instrucciones escritas.
 - Carecer de extintores.
 - Utilizar bultos o cisternas que no estén correctamente cerrados.
 - Utilizar etiquetas, marcas o rótulos incorrectos en el vehículo o contenedor.
 - Utilizar un vehículo que haya dejado de cumplir las normas de homologación.

Son muchas más las infracciones que afectan tanto al cálculo del valor "I" como al de "i", pero os ponemos solo algunas de las más características.

Otras disposiciones de interés incluidas en el nuevo ROTT

Además de los grandes temas que hemos tratado en los apartados anteriores, hay otros asuntos destacados.

Intermediación en el transporte sin autorización de operador de transporte

Podrán ejercer funciones de intermediación, sin necesidad de disponer de la autorización de operador de transporte:

a) Empresas de transporte público de mercancías que cuenten con un capital mas reservas de 60.000 euros (el mismo que se exige a los operadores).

b) Empresas de transporte público de mercancías, que contraten habitualmente a otros transportistas para cubrir demandas de transporte que exceden de su propia capacidad de transporte, siempre que no "subcontraten" más vehículos de los que ellos mismos tienen.

c) Las cooperativas de transporte y sociedades de comercialización cuando limitan sus funciones de comercialización a sus socios titulares de autorizaciones de transporte.

Sobre el CAP

Los centros autorizados para la realización del CAP tienen que disponer de un sistema de control de la huella biométrica. Se acabaron las firmas para justificar la presencia del alumno. Ahora se va a medir con un sistema que detecta la huella de cada alumno.

Se va a poder realizar el curso de renovación en los doce meses anteriores a la finalización del plazo de vigencia (hay que renovarlo cada cinco años), pero no va a acortar la vigencia del mismo. Es decir, si nos caduca en septiembre de 2020 y hacemos el curso de renovación en junio anterior, la validez es hasta septiembre de 2025.



Infracciones muy graves, graves y leves en el nuevo Baremo Sancionador

POR SU AMPLIA EXTENSIÓN, NO VAMOS A INCLUIR EL CATÁLOGO COMPLETO DE INFRACCIONES. SOLO VAMOS A EXPLICAR LAS RELATIVAS A TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO Y A PESOS Y DIMENSIONES.

Infracciones muy graves de pesos y dimensiones

1) **Exceso de peso sobre la MMA**, igual o superior al 20% en los vehículos de más de 12 Tn. de MMA y exceso igual o superior al 25% en los vehículos de más de 3,5 Tn y hasta 12 Tn. de MMA

La responsabilidad es para el **cargador, transportista, intermediario y expedidor**.

2) **Exceso de peso sobre la masa máxima por eje**, igual o superior al 50% en los vehículos entre 3,5 y 12 Tn. de MMA y excesos sobre la masa máxima por eje igual o superior al 40% en los vehículos de más de 12 Tn. de MMA.

En este caso, la responsabilidad es para **quien haya realizado la estiba o bajo cuyas instrucciones se hubiera realizado**.

Multa: de 2.001 a 4.000 euros e inmovilización del vehículo hasta que se supriman las causas que dieron lugar a la inmovilización.

Infracciones muy graves de tiempos de conducción y descanso

1) **Exceso igual o superior al 50%** de los tiempos de conducción diaria sin hacer pausa o descanso de cuatro horas y media como mínimo.

2) **Exceso igual o superior al 25%** de los tiempos máximos de conducción semanal o bisemanal.

Multa: 4.001 a 6.000 euros e inmovilización del vehículo. La sanción es de 6.001 a 18.000 euros cuando se ha cometido cualquier otra infracción muy grave en los doce meses anteriores, aunque no tenga que ver con los tiempos de conducción y descanso.

3) **Exceso igual o superior a dos horas** en los tiempos máximos de conducción diaria.

4) **Conducción durante seis o más horas** sin realizar las pausas reglamentarias.

5) **Disminución del descanso diario normal** en más de dos horas y media o del reducido o fraccionado en más de dos horas.

6) **Disminución del descanso semanal normal** en más de nueve horas o del reducido en más de cuatro. Aquí es donde se incluye la **prohibición de realizar el descanso semanal normal en cabina** al estipular que si no se toma dicho descanso como establecen los reglamentos comunitarios (es decir, nunca en la cabina) no se considerará como descanso normal.

7) **Conducción de 65 o más horas sin superar las 70 horas** en los tiempos máximos de conducción semanal o la conducción de 105 o más horas sin superar las 112,5 en los tiempos máximos de conducción bisemanal.

Multa de 1.001 a 2.000 euros e inmovilización del vehículo.

8) **Iniciar el descanso semanal** tras haber superado seis periodos consecutivos de 24 horas desde el descanso semanal anterior, siempre que el exceso sea igual o superior a doce horas.

Multa de 2.001 a 4.000 euros e inmovilización del vehículo.

Infracciones leves de tiempos de conducción y descanso

Todo exceso en los tiempos máximos de conducción o de disminución de los periodos de descanso que no tenga la consideración de grave o muy grave. Esta infracción se sanciona con **multa ente 100 a 200 euros**. En este caso no hay inmovilización del vehículo si la distancia hasta el destino no supera los 30 kilómetros.

Infracciones graves de pesos y dimensiones

1) **Exceso de peso sobre la MMA**, igual o superior al 5% e inferior al 10% en los vehículos de más de 12 Tn. de MMA y exceso igual o superior al 5% e inferior al 15% en los vehículos de más de 3,5 Tn y hasta 12 Tn. de MMA

Responsabilidad: para **cargador, transportista, intermediario y expedidor**.

2) **Exceso de peso sobre la masa máxima por eje**, igual o superior al 30% e inferior al 50% en los vehículos entre 3,5 y 12 Tn. de MMA y excesos sobre la masa máxima por eje igual o superior al 25% e inferior al 40% en los vehículos de más de 12 Tn. de MMA.

Responsabilidad: para **quien haya realizado la estiba o bajo cuyas instrucciones se hubiera realizado**.

Multa: de 801 a 1.000 euros e inmovilización del vehículo.

Infracciones graves de tiempos de conducción y descanso

1) **Exceso igual o superior a una hora e inferior a dos horas** en los tiempos máximos de conducción diaria.

2) **Conducción durante cinco o más horas** sin alcanzar las seis horas sin realizar las pausas reglamentarias.

3) **Disminución del descanso diario normal en más de hora y media** o del reducido o fraccionado en más de una hora.

4) **Disminución del descanso semanal normal** en más de tres horas o del reducido en más de dos. Aquí es donde se incluye la **prohibición de realizar el descanso semanal normal en cabina** al estipular que si no se toma dicho descanso como establecen los reglamentos comunitarios.

5) **Conducción de 60 o más horas sin superar las 65 horas** en los tiempos máximos de conducción semanal o la conducción de 10 o más horas sin superar las 105 en los tiempos máximos de conducción bisemanal.

Multa de 401 a 600 euros.

6) **Iniciar el descanso semanal** tras haber superado seis periodos consecutivos de 24 horas desde el descanso semanal anterior, cuando el exceso sea igual o superior a tres horas e inferior a doce horas.

Multa de 801 a 1.000 euros.

Infracciones leves de pesos y dimensiones

1) **Exceso de peso sobre la MMA**, superior al 2,5% e inferior al 5% en cualquier tipo de vehículo dedicado al transporte de mercancías. La responsabilidad es para el **cargador, transportista, intermediario y expedidor**.

2) **Exceso de peso sobre la masa máxima por eje**, igual o superior al 20% e inferior al 30% en los vehículos entre 3,5 y 12 Tn. de MMA y excesos sobre la masa máxima por eje igual o superior al 15% e inferior al 25% en los vehículos de más de 12 Tn. de MMA.

En este caso, la responsabilidad es para **quien haya realizado la estiba o bajo cuyas instrucciones se hubiera realizado**.

Multa de 301 a 400 euros.