



11Gr/

Madrid, 10 de junio de 2019

Nota resumen sobre diversas cuestiones tratadas en la reunión entre la Dirección General de Transporte Terrestre y el Departamento de Transporte de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera de abril de 2019, en relación con la entrada en vigor del Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero.

El pasado 3 de abril tuvo lugar una reunión a petición del Departamento de Transporte de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera en la que se abordaron distintas cuestiones surgidas con motivo de la entrada en vigor del 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 en materia de formación de los conductores de los vehículos de transporte por carretera, de documentos de control en relación con los transportes por carretera, de transporte sanitario por carretera, de transporte de mercancías peligrosas y del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

En dicha reunión se acordó remitir los distintos puntos abordados por escrito, que se resumen en la presente nota.

I. Requisito de antigüedad de los vehículos: supuestos (artículo 44 del ROTT).

a) De conformidad con el artículo 44.2 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), la adscripción de nuevos vehículos a una autorización de transporte público de mercancías ya existente, así como la sustitución de alguno de los que ya se encontraban adscritos, estará condicionado, entre otros, al cumplimiento del requisito de no superar la antigüedad media de la flota existente, de manera que ***“la antigüedad media de la flota adscrita a la autorización después de la incorporación del nuevo vehículo o la sustitución de uno de los que se encontraban adscritos, no podrá superar la que dicha flota tenía antes de la nueva adscripción o sustitución”***.

Por tanto, de conformidad con lo dispuesto en dicho precepto, el cómputo de la antigüedad media, a efectos de la ampliación o sustitución de flota, se realizará vehículo a vehículo, con independencia de que en un mismo expediente se tramite la ampliación de flota con varios vehículos o la sustitución de varios de los vehículos de la empresa.

b) Ya no hay copias, por lo que la antigüedad media se calcula sobre la base de los vehículos efectivamente adscritos a una autorización.

No obstante, en los supuestos de desvinculación de todos los vehículos a una autorización ésta quedará suspendida y/o, en su caso, se declarará su invalidez por falta de visado. Para la adscripción de nuevo de un vehículo (con el fin de subsanar el incumplimiento que motivó la



suspensión o rehabilitar la autorización caducada) se tendrá en cuenta la antigüedad del último vehículo que se hubiera desvinculado de la autorización y, en caso de baja simultánea de vehículos, la antigüedad del vehículo más viejo que se hubiera desadscrito.

c) El titular de una autorización de transporte privado complementario (en adelante MPCE) que pretenda adquirir una autorización de transporte público, deberá renunciar a aquella simultáneamente (artículo 156.2 del ROTT), computando los vehículos adscritos a la MPCE, si se pretenden vincular a la nueva autorización, a efectos de la antigüedad media de la flota.

d) El titular de una autorización de transporte público de mercancías con vehículos que no superen las 3,5 toneladas de masa máxima autorizada (en adelante MDLE) que pretenda adquirir por transmisión una autorización para realizar transporte con cualquier clase de vehículo (en adelante MPDE) deberá renunciar simultáneamente a la primera y, a diferencia del supuesto anterior, los vehículos de la autorización MDLE podrán adscribirse a la nueva autorización MDPE sin aplicarse el criterio de antigüedad media de la flota.

Todo ello, en virtud de lo dispuesto en el artículo 44.2 *in fine* del ROTT.

II. Transmisión de autorizaciones (artículo 45 del ROTT).

El cedente puede reducir el número de vehículos adscritos a una autorización antes de transmitir ésta, según dispone el artículo 44.3 del ROTT. De este modo, a efectos de lo dispuesto en el artículo 45.b) del ROTT, bastaría con transmitir un solo vehículo.

En los supuestos de transmisión de autorizaciones, debe procederse, en primer lugar, a transmitir la autorización y, después, se podrían sustituir, en su caso, los vehículos, aplicando a dicho efecto, lo dispuesto en el artículo 44.2 del ROTT.

No cabe transmitir autorizaciones que se encuentren suspendidas, si bien con la norma anteriormente aplicable tampoco se podía. No ha cambiado, por tanto, la regulación al respecto.

III. Requisitos de acceso a la profesión de transportista.

a) En cuanto a los vehículos, el artículo 38 del ROTT no establece que se deba comprobar y acreditar que el vehículo ha pasado la inspección técnica de vehículos correspondiente (ITV). Se debe comprobar que se encuentran matriculados en España y que su titular dispone de ellos en régimen de propiedad, arrendamiento financiero u ordinario, ateniéndose exclusivamente a los datos obrantes de la Jefatura Central de Tráfico (salvo en el supuesto del arrendamiento ordinario, que deberá acreditarse).

b) Cumplimiento del requisito de establecimiento (artículo 44.a) de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres -en adelante LOTT- en relación con el artículo 110 del ROTT).



La empresa debe tener un domicilio situado en España en el que se conserven, a disposición de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre, los documentos contables, de gestión de personal o relativos a los tiempos de conducción y descanso así como cualquier otro relacionado con su actividad de transporte.

De conformidad con la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Extremadura nº 524, de 22 de septiembre de 2015, no cabe que la Administración competente recabe el consentimiento del titular de la autorización de transporte para entrar en su domicilio particular, cuando se hubiera designado éste a efectos del cumplimiento del requisito de establecimiento. El consentimiento para entrar en un domicilio debe ser un acto *“personalísimo, válido única y exclusivamente para la actuación que lo sustenta, y además revocable en cualquier momento por el interesado, por lo que autorizaciones de entrada pro futuro, irrevocables y hasta la próxima solicitud de visado carecen de respaldo normativo alguno y vulneran, como decimos, un derecho fundamental.”*

De hecho, el propio artículo 20.a) del ROTT prevé, en relación con la actividad de los miembros de la Inspección del Transporte Terrestre, que *“cuando se trate de domicilios de personas físicas o jurídicas, será precisa la obtención del oportuno mandamiento judicial.”*

En este sentido, únicamente será posible que la Administración competente recabe el consentimiento del interesado titular de la autorización para el acceso a sus documentos sobre la gestión de la actividad de transporte de su empresa, si bien no resulta necesario ya que el propio artículo 140.12 de la LOTT califica como muy grave *“la negativa u obstrucción a la actuación de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte que imposibiliten total o parcialmente el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan atribuidas, así como la desatención total o parcial a sus instrucciones o requerimientos o el quebrantamiento de la orden de inmovilizar un vehículo. En todo caso, incurrirá en esta infracción toda empresa cuyos propietarios, empleados, auxiliares o dependientes nieguen o dificulten el acceso al personal de los servicios de inspección a los locales o vehículos en que obligatoriamente deba encontrarse depositada la documentación de la empresa o a dicha documentación”*.

- c) En cuanto al requisito de competencia profesional, se abordaron las siguientes cuestiones:
- *Sustitución del Gestor: supuestos (artículo 111 del ROTT).*

El requisito de que la empresa cuente con un gestor, en los términos previstos en el ROTT, debe cumplirse en todo momento.

Únicamente se permite que la empresa pueda continuar su actividad (manteniendo la validez de su autorización de transporte) por un plazo máximo de 3 meses en los supuestos en los que el gestor fallezca o sufra una incapacidad física sobrevenida, según prevé el artículo 111.1 del ROTT. Este plazo máximo se amplía a 6 meses, con posibilidad de prórroga de 3 meses más, a favor de los herederos forzosos del empresario individual que



fuera el propio gestor de transporte de su empresa, ante los mismos supuestos de muerte e incapacidad física sobrevenida.

En los supuestos de cese temporal de la actividad del gestor (por ejemplo, una baja por enfermedad u otras circunstancias que la normativa de la seguridad social permita), siempre que el gestor siga vinculado a la empresa, habría que entender que no es preciso contratar un nuevo gestor de transporte, cumpliéndose por tanto el requisito.

En el resto de supuestos en los que el gestor se desvincula de la empresa (como puede ser por jubilación o despido del gestor), la norma no fija un plazo para su sustitución.

- *Funciones del gestor (artículo 112 del ROTT).*

La realización de las funciones previstas en el artículo 112 del ROTT acredita que el gestor “*dirige de forma efectiva y permanente*” las actividades de transporte de la empresa.

Existe un régimen transitorio previsto en la disposición transitoria tercera, que únicamente se aplica a las funciones del gestor.

En este sentido, 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.

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, no teniendo que acreditar el tener conferidos poderes generales para representar a la empresa en su tráfico ordinario ni poder de disposición de fondos sobre sus principales cuentas bancarias.

Por tanto, no es competencia de los órganos de gestión verificar que se cumplen estas funciones, sino de los órganos de Inspección.

- *Vinculación del gestor (artículo 113 del ROTT).*

El requisito de “vinculación real con la empresa” exigido por el artículo 47.b) de la LOTT se cumple de conformidad con lo previsto en el artículo 113 del ROTT.

Existe, además, un régimen transitorio previsto en la disposición transitoria cuarta bajo la rúbrica “*Vinculación del gestor de transporte a la empresa*”, que es totalmente independiente a la disposición transitoria tercera sobre las funciones del gestor de transporte.



Desde la entrada en vigor del Real Decreto 70/2019, todos los gestores de transporte contratados por las empresas (los nuevos y los que ya vinieran siéndolo en el momento de la aprobación del Real Decreto 70/2019) deben estar dados de alta en el Régimen General de la Seguridad Social a tiempo completo en un grupo de cotización no inferior al que corresponda a los jefes administrativos y de taller o en el RETA cuando corresponda.

La regla se exceptúa únicamente, según la disposición transitoria cuarta, en los supuestos de gestores que estuvieran contratados a la entrada en vigor de la norma (los que vinieran siéndolo) por personas físicas titulares de autorizaciones. En estos casos, y, mientras la persona física conserve la titularidad de la autorización, se permite que el gestor no esté dado de alta en la Seguridad Social “a tiempo completo” o “en un grupo de cotización 1, 2 o 3”.

Se plantearon varios supuestos:

En el supuesto específico de una persona física titular de autorización de transporte cuyo cónyuge es el gestor de transporte, éste debe estar dado de alta en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos (RETA) desde la entrada en vigor del Real Decreto 70/2019, si le corresponde este encuadramiento.

En el supuesto específico de una persona jurídica titular de una autorización de transporte cuyo gestor es socio de la empresa y que, por aplicación de la normativa de Seguridad Social, se encuadra en el Régimen General de la Seguridad Social, éste debe estar dado de alta a tiempo completo en un grupo de cotización no inferior al que corresponda a los jefes administrativos y de taller.

Se entiende que en los supuestos en los que el gestor de transporte se encuentre en situación de jubilación activa se cumplirá el requisito de vinculación real con la empresa cuando se pueda acreditar su condición de trabajador por cuenta propia de la empresa o por cuenta ajena a tiempo completo, en los términos previstos por la normativa aplicable de la Seguridad Social.

- *Gestor de varias empresas (artículo 113.3).*

El único supuesto en el que el ROTT permite que un gestor lo sea de varias empresas al mismo tiempo, es el previsto en el apartado 3 del artículo 113, que establece la excepción a la regla general (a sensu contrario) prevista en el resto del precepto. Según dicho apartado: *“Una misma persona podrá ejercer como gestor de transporte de distintas personas jurídicas cuando el capital de estas pertenezca en más de un cincuenta por ciento a un mismo titular, bastando en dicho supuesto con que cumpla con los requisitos previstos en la letra b) del apartado 1 en una de tales personas jurídicas, si bien deberá realizar la totalidad de las funciones previstas en el artículo 112 en cada una de ellas”*.



Se permite, por tanto, la capacitación múltiple únicamente de distintas personas jurídicas, sin que se prevea la capacitación simultánea a una persona jurídica y física.

La norma no impide que un gestor capacite a dos personas jurídicas en los mismos términos previstos en el artículo 113.3 del ROTT, cuando una de ellas sea titular de una autorización de transporte público de mercancías y la otra titular de una autorización de operador de transporte. No obstante, debe desempeñar las funciones del artículo 112 del ROTT en cada una de ellas.

Lo mismo sucede en los supuestos en los que el gestor pretenda capacitar simultáneamente a una empresa titular de una autorización de transporte de viajeros y a otra titular de una autorización de transporte de mercancías, si bien en estos casos el gestor debe haber obtenido el certificado de competencia profesional para ambas modalidades de transporte y cumplir las funciones del artículo 112 del ROTT en cada empresa.

- *Obtención del certificado de competencia profesional.*

De conformidad con el artículo 113 del ROTT, ya no se exige que el empresario persona física titular de una autorización deba tener él mismo el certificado de competencia profesional, pudiendo cumplir este requisito a través de un gestor contratado.

- d) En relación con el requisito de capacidad financiera (artículo 121 del ROTT).

Tanto las personas físicas como las jurídicas, titulares de autorizaciones de transporte, deben acreditar que disponen, al menos, de un capital y reservas por importe mínimo de 9.000 euros cuando utilice un solo vehículo y de 5.000 euros más por cada vehículo adicional utilizado.

En el caso de personas jurídicas, el órgano competente acudirá a los datos obrantes del Registro Mercantil o registro público que corresponda y resto de documentación complementaria aportada.

En el caso de personas físicas, se aplica la presunción prevista en el artículo 121.2, tercer párrafo (“*que ninguno de los vehículos adscritos a la autorización rebase la antigüedad de doce años contada desde su primera matriculación y disponga de ellos en propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento ordinario contratado por un plazo no inferior a 24 meses*”).

El Artículo 121.3 del ROTT (“*garantía prestada por una entidad financiera o de seguros (...)*”) se aplica tanto a personas jurídicas como físicas, cuando no sea posible acreditar la cuantía de capital y reservas exigido mediante la consulta al Registro Mercantil, la documentación aportada por la persona jurídica o aplicando la presunción de la antigüedad de los vehículos en el supuesto de personas físicas.



IV. Autorizaciones de operador de transporte.

a) Acreditación de local.

Ya no se exige la acreditación de local prevista en los artículo 6.h) y 13 de la *Orden de 21 de julio de 2000 por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de agencias de transporte de mercancías, transitarios y almacenistas-distribuidores*. No obstante, deben cumplir el requisito de establecimiento en los términos previstos en el artículo 110.1 y 3 del ROTT de conformidad con lo previsto en el artículo 160.a) del ROTT.

b) Supuesto de empresas de transporte público de mercancías titulares de una MDPE que tienen capital y reservas de 60.000 euros: artículo 159.2 del ROTT (“*el órgano competente (...) deberá inscribirlo como operador de transporte en el Registro de empresas y Actividades de Transporte*”).

De conformidad con este precepto, tal y como dispone el artículo 119.1 de la LOTT, las empresas de transporte de mercancías con vehículos de más de 3,5 toneladas de masa máxima autorizada que acrediten un capital y reservas por importe igual o superior a 60.000 euros, pueden intermediar sin necesidad de solicitar a la Administración una autorización de operador de transporte.

En este sentido, cuando el órgano competente compruebe que una empresa con autorización de transporte de mercancías con cualquier clase de vehículo dispone de un capital y reservas de 60.000 euros procederá a “anotar” en el REAT que la empresa puede actuar como operador de transporte. Se anotará en el mismo expediente abierto a la empresa que solicita una autorización de transporte (MDPE) y este dato se podrá consultar desde el Portal Público de Consulta al Registro. No es necesario, por tanto, que el titular aporte al órgano competente en materia de transportes el alta en el IAE.

Asimismo, con ocasión del visado de la autorización de transporte, la Administración comprobará que esta empresa sigue cumpliendo el requisito de capital y reservas necesarios para intermediar como operador de transporte y, en caso contrario, anulará la inscripción correspondiente. La Administración no procederá, por tanto, a realizar de oficio un visado de operador de transporte, independiente al visado de la autorización de transporte.

V. Autorización de transporte privado complementario.

Para obtener autorización de transporte privado complementario, no se exige acreditar el cumplimiento de requisitos fiscales y laborales siendo únicamente de aplicación lo previsto en los artículos 102 y 104 de la LOTT y artículos 156 y 157 del ROTT a tal efecto.



VI. CAP (Real Decreto 1032/2007).

a) Realización de la formación continua en los doce meses antes a la expiración de la validez de la tarjeta de cualificación del conductor.

La modificación del artículo 18.1 del Real Decreto 1032/2007 por el Real Decreto 70/2019 pretende dar una mayor flexibilidad en la realización de los cursos de formación continua. En este sentido, se permite realizar la formación continua dentro de los doce meses anteriores a la fecha de validez de la tarjeta, manteniendo no obstante la “fecha de validez de la tarjeta” a efectos del cómputo de los 5 años siguientes, calculados a partir de la fecha de validez de la tarjeta anterior. En este caso se considerará como período de vigencia el que existe entre las fechas de validez de las tarjetas consecutivas, pudiendo comprobarse este dato en la aplicación para la formación de conductores (CAP).

Indicar que para este caso, se anotará como fecha de expedición el día siguiente a la fecha de superación del curso.

b) Contenido de los cursos.

La modificación del Real Decreto 1032/2007 por el Real Decreto 70/2019 no ha introducido modificaciones en el contenido de los cursos, que pudieran determinar por parte del Ministerio de Fomento la caducidad de los cursos homologados de conformidad con el artículo 11 de este Real Decreto 1032/2007.

En este sentido, la modificación introducida en el “Programa de cualificación inicial”, en concreto en el apartado 3.5 de la letra A) de la sección 1ª del anexo I del Real Decreto 1032/2007, únicamente pretende dar coherencia a la previsión de realización de “3 horas de prácticas de incendios” que necesariamente debe realizar todo alumno, señalándose que deben impartirse en un lugar adecuado para la realización de prácticas de extinción de incendios. En este objetivo ya se decía que “*en especial se dedicarán 5 horas de este módulo a analizar la temática relativa al transporte de mercancías peligrosas con el siguiente contenido y distribución: Prácticas de Extinción de incendios (3 horas); primeros auxilios (2 horas)*”.

Por su parte, la modificación introducida en el “Programa de Formación continua”, en concreto en los módulos 1.1,1.2 y 1.3 de la letra B) del anexo I del Real Decreto 1032/2007, recoge que la formación en ellos contenida se pueda no solamente impartir en “aula” sino también en “vehículo o simulador, indistintamente”, puesto que no se especificaba, no previéndose en qué objetivos se podía incardinar la formación práctica en los cursos de formación continua, cuando los centros así lo decidiesen.