

LA INSPECCION DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

JUAN MIGUEL SANCHEZ GARCIA

Jefe de Servicio de Inspección
Dirección General de Transportes

TRATARE de dar una visión de la Inspección del transporte por carretera desde el punto de vista de la vigilancia y más concretamente de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Y debería comenzar diciendo que nada de lo que ocurra o pase en la carretera le es ajeno a la Agrupación de Tráfico. O al menos así debería ser, porque nos enfrentamos a la tarea ingente de tener que conocer normas que van desde la seguridad vial hasta el uso y defensa de las carreteras, transportes, importación de vehículos, contrabando, delincuencia, transporte de mercancías peligrosas, mercancías perecederas, etc. Toda una lista que abarca materias tan complicadas que de alguna manera la única solución que nos viene a la cabeza, si no queremos hacer dejación de las competencias que le son propias a la Guardia Civil, debe ser la especialización. Pero eso no puede ser todo, porque en carretera las cosas suceden sin elegirías y el reto está en conocer de todo, al menos, lo esencial. Nadie duda que también existen problemas importantes que se refieren al aumento de plantilla sin el cual es difícil dar cobertura a las numerosas operaciones a que obliga una vigilancia eficaz.

Por lo que a transportes se refiere la vigilancia del mismo en carretera es un reto al que nos obliga la propia evolución de la realidad y con el que se han comprometido la Administración y la Agrupación de Tráfico.

Quizá un primer escollo en la vigilancia del transporte lo constituya la motivación, el conocimiento de en qué se trabaja y por qué. No cabe duda que la seguridad vial es un bien que se trata de proteger en beneficio de la propia vida. Pero la inmediatez entre objetivos y medios

no se da de una manera clara en la vigilancia del transporte. Principalmente porque nos enfrentamos a unas normas complejas que afectan a un sector estratégico de la economía. Así como entre un adelantamiento imprudente y un accidente mortal hay una relación clara, que puede ser comprendida por todos, no se ve tan claramente la relación entre carecer de autorización de transporte y el perjuicio que ello causa a la economía (término por otro lado bastante abstracto).

Por ello y antes de explicar cómo se concibe la vigilancia, nos acercamos un poco a este sector del que hablamos para comprender su importancia.

El sector de los transportes por carretera tanto de viajeros como de mercancías, participa de una manera importante en todas las magnitudes económicas, Producto Interior Bruto, Producto Nacional Bruto, población empleada o dependiente directa o indirectamente de ello, formación de los precios, influencia de la inflación, consumo de energía. Por dar sólo algunos datos, el transporte público de mercancías supone un 2 por 100 del PIB nacional, dando empleo directo a unas 300.000 personas. Estas cifras de transporte de mercancías público por carretera responden a un parque de 245.000 vehículos con autorización, frente al transporte privado de mercancías, con un parque de 861.621 vehículos con autorizaciones.

Del total de los modos de transporte (carretera, ferrocarril, avión, tubería...) el transporte interior de mercancías por carretera supuso en 1988 un 74,8 por 100.

Piénsese por otro lado, para mayor ilustración y conocimiento del valor estratégico del sector, las consecuencias de un paro como el provocado en octubre de 1990, donde el país se quedó prácticamente desabastecido al dejar de funcionar el aparato circulatorio de la actividad económica que supone el transporte por carretera.

MARCO LEGISLATIVO

Toda una realidad que como hemos visto afecta de forma decisiva a un gran número de población y al crecimiento y distribución de la economía ha sido históricamente un sector bastante intervenido. En el año 1947 se aprobó la Ley de Ordenación de los Transportes por Carretera y la Ley de Coordinación de los Transportes Terrestres, la primera para establecer unas reglas de juego en la realización del transporte por carretera, y la segunda para

organizar las relaciones entre el transporte por carretera y el ferroviario, en aquella ocasión a favor de este último. Dos años más tarde, 1949, aparecerían los reglamentos de desarrollo de ambas leyes. Desde aquellos años una nueva lista de órdenes y normas de todo rango se han venido sucediendo, haciendo de la normativa del transporte por carretera una fronda de difícil acceso.

A una lista interminable de normas se vinieron a sumar más recientemente, la Ley de Inspección y Régimen sancionador de los Transportes Mecánicos por Carretera (1984) y su Reglamento de Desarrollo (1986). Por fin en 1987 aparece la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, una ley elaborada y saludada por todos, que trata de ordenar un sector en crisis y da respuestas modernas a los nuevos problemas planteados. La exposición de motivos de esta ley explica el fenómeno de la cantidad de normas, debido según ella a que el sector del Transporte, lejos de caracterizarse por la existencia de unos principios permanentes, se enmarca en un tipo de normas caracterizadas por su variabilidad, a fin de ser utilizadas ante situaciones cambiantes.

Después de la LOTT que venía a derogar a las leyes anteriores al proceso de clarificación, se completaría con el Real Decreto 1211/1990, por el que se aprobaría el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes, incluyendo una exhaustiva tabla de normas que se derogaban (52 decretos y 216 órdenes ministeriales), y que habían regulado el transporte por carretera hasta ese momento.

Desde la fecha, el trabajo legislativo ha tendido a simplificar el número de normas y refundirlas por materias, labor en la que todavía se trabaja.

En este momento legislativo que regula hoy el mundo del transporte por carretera conviene hacer mención a la Ley Orgánica 5/1987, por la que se delegan competencias estatales en materia de gestión, inspección y sanción en las Comunidades Autónomas y que supone, en cuanto a inspección, un reparto que más adelante estudiaremos.

La inspección del transporte, entendida como un todo, una función que se ejerce por distintos cuerpos, administraciones y organismos, lleva a cabo una actuación que trata de garantizar el cumplimiento de las normas que regulen el transporte por carretera.

El Reglamento va más allá de las funciones tradicionales de control del cumplimiento de la legalidad vigente, e incluye como función el asesoramiento y colaboración con las em-

presas de transporte para facilitar el cumplimiento de dicha legalidad.

En un sentido amplio, la inspección se comprendería de los Servicios de Inspección de las distintas Administraciones Públicas competentes y de las distintas policías o fuerzas de vigilancia en carretera. Esto implica que, en principio, esta diversidad haga complejo su estudio.

En cuanto a los servicios de inspección, éstos estarán adscritos territorialmente a las Comunidades Autónomas por delegación de competencias del Estado o bien como ejercicio de las propias competencias. Es decir, las Administraciones de Transportes autonómicas poseen la competencia inspectora y sancionadora de aquellos servicios de ámbito autonómico, mientras que posee la competencia, por delegación del Estado, de aquellos servicios que exceden los ámbitos autonómicos. La estructura orgánica de los servicios de inspección la determina cada Administración Pública.

Dichos servicios cuentan con el personal de apoyo preciso, habilitando al personal que consideren adecuado y estando dichas personas facultadas para denunciar las infracciones que detecten.

Establece la LOTT y su Reglamento que los funcionarios de la inspección que ejerzan funciones de dirección tendrán la consideración de autoridad pública a todos los efectos, en el ejercicio de las funciones inspectoras. El resto del personal adscrito a los servicios de inspección tendrá en el ejercicio de la misma la consideración de agente de la autoridad.

Esa panorámica de los servicios de inspección la completa la Ley Orgánica 5/1987 reservando para la Dirección General del Transporte Terrestre del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a través de la Subdirección General de Inspección, el ejercicio de la inspección en todo el territorio nacional, reconociéndole, asimismo, la facultad sancionadora de aquellas infracciones detectadas en base a actuaciones llevadas a cabo.

Esta fórmula se ha revelado, con el tiempo, feliz, ya que es importante mantener un servicio de inspección con jurisdicción a nivel nacional porque muchos de los fenómenos, la mayoría, del mundo del transporte necesitan un seguimiento dinámico, más allá de los ámbitos autonómicos. Por otro lado la Subdirección General de Inspección ha llevado a cabo un importante trabajo de coordinación, animador de las actividades inspectoras autonómicas dándoles a éstas una relevancia de política nacional y en ocasiones europea.

La inspección del transporte se completa con la competencia de las fuerzas de vigilancia en carretera: la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en todo el territorio nacional excepto en el País Vasco, la Policía Autónoma Vasca en las tres provincias vascas, el Cuerpo de Miñones de la Diputación de Alava en la provincia de Alava, la Policía Foral de Navarra en el territorio de esta Comunidad Autónoma, de forma compartida con la Agrupación de Tráfico; y los Moços de Escuadra en Cataluña de manera compartida con la Agrupación y mediante un decreto de la Generalidad que ha sido recurrido por el Gobierno Central y que aún espera su resolución.

Como se ve, la competencia más generalizada en todo el territorio recae en la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Se encomienda a la Guardia Civil esta función en un Decreto de 1960 donde se dice que dicho cuerpo será el encargado de la vigilancia del tráfico y del transporte. Durante estos años la vigilancia del transporte ha sido un tanto irregular y muy en consonancia con la ausencia de una política decidida en esta materia.

En todos los destacamentos han existido siempre agentes que han trabajado más el "Reglamento" (transportes) que el "Código" (tráfico), pero la dispersión de normas y el escaso apoyo de la Administración han dificultado el trabajo de conocimiento y difusión de las normas que regulaban el transporte.

COORDINACION DE LA INSPECCION DEL TRANSPORTE

Quizá el que haya visto esa variedad de Administraciones y cuerpos encargados de una misma función piense, con suficiente lógica, que el resultado no puede ser demasiado ordenado. Sin embargo, eso no es así, o no debería ser así, ya que existen mecanismos de coordinación importantes, algunos de los cuales todavía deben ser puestos en marcha o perfeccionarse.

Previamente al estudio de esos mecanismos hay que apuntar que no es un caso aislado y que en todos los países de la CEE se da la misma situación. Como ejemplo llama la atención la situación de Francia donde participa la gendarmería, los funcionarios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, los funcionarios del Servicio de Encuestas Económicas, los agentes de la policía económica; y en materia

de tiempos de conducción y descanso los Inspectores de Transporte, oficiales de la Policía Judicial, Inspectores de Trabajo, agentes de aduanas, además de la propia gendarmería.

Por lo que respecta a España, existen varias coordinaciones entre las Administraciones competentes y entre los servicios de inspección y las fuerzas de vigilancia, estableciéndose en varios niveles.

La coordinación entre la Administración del Estado y las CCAA la establece básicamente la Ley Orgánica 5/87. Esta norma delega la función inspectora de los servicios y demás actividades de transporte de competencia del Estado, que se desarrollan dentro de un ámbito territorial, así como las facultades sancionadoras, que llevará implícito la incoación, tramitación y resolución de los correspondientes procedimientos. Sin embargo, el ejercicio de las facultades delegadas estará sujeto a las normas del Estado y a lo que dispongan los planes generales del Estado.

Por tanto hay una delegación, pero expresamente se dejan sin delegar la función inspectora de la Dirección General del Transporte Terrestre, la inspección en frontera de los transportes internacionales y las funciones de vigilancia de la Guardia Civil. Y en aquello que está delegado no se deja al criterio de cada CCAA sino que se coordina, ya sea por acuerdos dentro de los Grupos de Trabajo o bien determinando el Estado los criterios que considere adecuados.

En este sentido lo dispone el Reglamento al decir que la Dirección General del Transporte Terrestre podrá determinar los criterios de actuación prioritaria en los servicios de inspección en transportes de su competencia, se ejerza ésta directamente o por delegación. Dicha actuación prioritaria se producirá en relación con las infracciones que en cada momento tengan una mayor incidencia e impliquen una mayor perturbación en la ordenación del transporte. Por tanto el Estado puede disponer de criterios generales de actuación, lo cual deja sin tratar los problemas de ejecución real de la inspección, personal, medios, actuaciones... Por ello vuelve a hacer hincapié el Reglamento en la idea de que se debe procurar la actuación coordinada de los Servicios de Inspección del Transporte del Estado con los de las Comunidades Autónomas.

Además de los citados principios generales de la Ley Orgánica existen una serie de órganos de coordinación que van desde la Conferencia Nacional del Transporte que reúne al Ministro de Transporte y a los Consejeros de Transporte

de las CCAA, pasando por la Comisión de Directores Generales de Transporte del Estado y de las CCAA hasta llegar al Grupo de Trabajo de Inspección donde se reúnen bajo la presidencia del Subdirector General de Inspección todos los servicios de inspección de las CCAA y del Estado.

En este marco de reuniones se fijan las directrices de la actuación de la inspección, los criterios e interpretaciones de las normas, se elevan las dudas, o las quejas que se hayan producido y se aprueban, tratando de buscar un amplio consenso, los baremos sancionadores donde se desmenuzan las normas y se elabora una casuística lo suficientemente eficaz como para poder llevar a cabo un control de las normas y una calificación correcta de los hechos o irregularidades detectadas. La frecuencia de estas reuniones depende de las necesidades que se planteen, la urgencia de los temas a tratar, etc. pero en la práctica pueden darse una trimestral y en ocasiones bimensual.

Por otro lado el Reglamento de desarrollo de la LOTT establece otro mecanismo de coordinación que se canaliza a través de los planes de actuación general de los servicios de inspección, elaborados por la Dirección General del Transporte Terrestre del MOPT, en base a los estudios que se realicen. Dichos planes fijarán las líneas directrices de las operaciones de control.

Estos planes de actuación son también uno de los mecanismos de tipo general para establecer la coordinación entre las Administraciones.

La elaboración de los planes se llevará a efecto, según establece el Reglamento, de forma coordinada con los órganos competentes para la vigilancia del transporte, a fin de lograr una adecuada coordinación en la realización de las distintas competencias de vigilancia e inspección. Es más, el mismo texto legal recomienda en la elaboración de los planes, realizar estudios conjuntos entre los órganos competentes de la vigilancia del tráfico y los servicios de inspección.

En este mecanismo de coordinación que son los planes de actuación hemos engarzado la relación entre Estado y CCAA con la otra relación importante entre servicios de inspección y fuerzas de vigilancia.

En cuanto a los planes y para un mejor cumplimiento, los órganos de las Administraciones Públicas competentes en materia de transportes deben comunicar las instrucciones que consideren precisas a los mandos naturales de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad encargados

de la vigilancia en carretera en las provincias afectadas. Pero, según el Reglamento, esa relación deberá hacerse a través de los Gobernadores Civiles o Delegado del Gobierno correspondiente.

También establece la LOTT y su Reglamento la vía del Gobernador Civil o el Delegado del Gobierno para requerir el apoyo de los Cuerpos de Seguridad a los miembros de la inspección en casos de necesidad y para un eficaz cumplimiento de su función.

Especial mención requiere el artículo 32.3 de la LOTT, concordante con el artículo 15 del Reglamento, en el que se establece que en los territorios en que esté atribuida la vigilancia de transporte a la Guardia Civil, dentro de cada Subsector de la Agrupación de Tráfico de aquélla, existirá un número suficiente de agentes que tendrá como dedicación preferente la vigilancia del transporte. Esta innovación va en el sentido ya apuntado al principio, al crear grupos que sin dejar las demás funciones se especializan en la vigilancia de transportes. Lo cual no significa ni que olviden o abandonen sus tareas respecto a la seguridad vial ni que el resto de la Agrupación se desentienda de la vigilancia del transporte.

Estos grupos suponen un avance en la calidad de la vigilancia, como ya se ha puesto de manifiesto en la práctica, tanto durante los cursos desarrollados en 1991, como en sus actuaciones posteriores, una vez en sus destinos.

El Reglamento ordena que antes del 28 de octubre de 1991 los órganos competentes de los Ministerios de Transportes e Interior fijen la plantilla de este grupo, es decir, el número de agentes correspondientes a cada provincia que van a dedicarse preferentemente a la vigilancia del transporte, atendiendo para su determinación al número de vehículos que componen el parque de cada provincia, la importancia del tráfico y del transporte en la misma, etc.

El establecimiento de dicha plantilla, que probablemente, para cuando el lector lea estas líneas, ya se habrá fijado, supone en los próximos años un esfuerzo de los organismos responsables y comprometidos en dicha tarea, así la Escuela de Tráfico, la propia Agrupación de Tráfico y la Dirección General del Transporte Terrestre.

Hasta el momento hay que decir que la reciente experiencia de los primeros agentes ha dado como resultado un alto grado de preparación lo que unido a nuevas técnicas de trabajo, inusuales en la Agrupación, ha causado la

sorpresa y la inquietud en un sector demasiado acomodado.

La relación que regula el Reglamento entre los servicios de inspección y los citados agentes se hará a través de los mandos naturales y siempre mediante la coordinación del Gobernador Civil o Delegado del Gobierno como ya se ha expuesto para los demás casos. De esta manera se pueden impartir las directrices, orientaciones e instrucciones que se consideren oportunas para una eficaz realización de la vigilancia.

En el futuro todos estos mecanismos de coordinación y estas vías deberán ser perfeccionadas y potenciadas. Nadie duda que no solamente se trata de formar agentes y de crear paulatinamente un grupo con conocimientos, sino que es imprescindible la puesta al día, el continuo reciclaje de los agentes sometidos a una normativa a menudo cambiante.

Estas necesidades de coordinación, sobre todo entre la Dirección General del Transporte Terrestre y la Agrupación de Tráfico ha encontrado una nueva vía al crearse la figura del coordinador, figura que ya existía con la Dirección General de Tráfico.

En definitiva existen tres niveles de vigilancia que presta la Agrupación: el ejercicio de la función de vigilancia por toda la Agrupación, función que se ha reforzado mediante su mejora de las materias de transporte en el curso de motoristas de la Escuela de Tráfico, así como mediante las numerosas conferencias que los Servicios de Inspección de la Dirección General han realizado en todos los subsectores como adaptación al nuevo marco legislativo (actuación recogida en el Plan Nacional de Seguridad Vial); la vigilancia preferente que pasará a establecerse en todos los subsectores haciendo hincapié en situaciones de mayor complejidad para la que dichos agentes son preparados en la Escuela de Tráfico; y por último, las actuaciones de los servicios de información de la Agrupación de Tráfico que han prestado una inestimable ayuda en la desarticulación de redes de falsificadores de documentos públicos, como son las autorizaciones de transporte, o poniendo al descubierto los fraudes de los vehículos lastrados, y que han actuado en el campo de aquellas irregularidades de tipo penal que crean una gran distorsión en el mercado del transporte.

Toda esta estructura analizada y que conforma relaciones en varios sentidos, fuerzas de vigilancia, servicios de inspección de CCAA y servicios de inspección del Estado, tiene la necesidad de potenciarse allí donde se dan esas relaciones.

Al comenzar este estudio se hacía mención a la Inspección del transporte como un todo donde de forma integrada deben converger el trabajo de distintas administraciones y organismos. De esta manera los servicios de inspección y las fuerzas de vigilancia estarán coadyuvando a la consecución de un fin común. Porque ya nadie duda que ambos son caras de una misma moneda y en ese sentido lo que una no ve, lo ve la otra. Toda la coordinación que aquí hemos atendido a nivel estatal a través de los planes generales de actuación, o a nivel provincial a través de las instrucciones o directrices, va dirigida a conseguir un funcionamiento de esa complicada maquinaria que sea ágil y unísono. Toda esa coordinación debe crear canales de comunicación e información en los dos sentidos capaz de hacer llegar a las fuerzas de vigilancia la información suficiente que haga enfocar su trabajo de manera más eficaz, a la vez que ésta haga llegar a los servicios de inspección la situación de lo que ocurre y se conoce en carretera. A nivel de ejemplo esto ha sucedido recientemente cuando el Jefe de un Subsector de la Agrupación ha comunicado a los servicios de inspección la detección en carretera de las continuas infracciones cometidas en materia de tiempos de conducción por una determinada empresa. Los servicios de inspección y haciendo uso de las facultades que le permiten requerir la documentación en las oficinas públicas, hicieron un estudio de los discos diagrama encontrando serias irregularidades.

Las consecuencias claras que se derivan de todo lo anterior es que el trabajo de las fuerzas de vigilancia no debe ser enfocado a lo que en cada momento depare el azar, sino que debe de responder a criterios claros basados en un conocimiento del sector proporcionado por la Administración, por un criterio de oportunidad acerca del momento de las actuaciones, y por una economía de medios por la que se utilicen los recursos personales y materiales de manera selectiva e incidan de manera eficaz en los comportamientos del sector.

Al hilo de las anteriores reflexiones cabría preguntarse ¿en qué aspectos debe incidir la vigilancia del transporte en carretera?

Para contestar a esa pregunta es necesario distinguir entre transportes de mercancías y servicios de transportes de viajeros, y explicar cuál es la realidad de cada uno de esos subsectores y la razón de ser de su ordenación.

Por lo que al transporte de mercancías respecta se ha tratado de regular el mercado de transporte por cuenta ajena o público en el que

unas empresas prestan servicio, o lo ofrecen, frente a la demanda de otras empresas, que necesitan surtirse de suministros o distribuir sus productos terminados. El objeto es llegar a un equilibrio entre oferta y demanda, de forma que permita a las empresas del sector de transportes una economía sana, cubrir sus costes, obtener un beneficio industrial, poder llevar a cabo una amortización que posibilite la renovación constante de la flota y su modernización. A menudo se alude en los medios de comunicación a la importancia estratégica de las infraestructuras del transporte, como es la carretera, para el desarrollo de la economía, y no deja de ser cierto, pero se olvida que tanto o más es fundamental la organización compleja formada por pequeñas y grandes empresas de transporte, agencias de transporte, almacenista-distribuidores, arrendadores de vehículos sin conductor, tramitarios, cooperativas, todo un mundo que hace posible que la economía circule y que los bienes acabados lleguen al consumidor.

Las claves de la regulación de dicho mercado son dos: una clave cualitativa, el acceso a la profesión (que requiere superar unos exámenes para ser empresario de transportes) y una clave cuantitativa, el acceso al mercado de transportes mediante la obtención de unas licencias o autorizaciones. Estas últimas responden a mercados de transporte reducidos (autorizaciones de ámbito local o comarcal) o bien a un mercado global (autorizaciones de ámbito nacional). Estas autorizaciones plasmadas en tarjetas que son documentos públicos adscritos a los vehículos y que deben llevarse a bordo cuando se realiza transporte, además de ser la principal arma de la Administración para regular el mercado y adecuar la oferta a la demanda, es el principal elemento de vigilancia en carretera. En ese sentido es en carretera donde se pueden cerrar las puertas al intrusismo, a quienes hacen transporte sin autorización, a quienes teniendo su autorización de ámbito limitado hacen servicios para un ámbito superior, a quienes hacen transporte público estando únicamente autorizado para transporte privado o por cuenta propia, a quienes falsifican autorizaciones, a quienes usan autorizaciones de otros transportistas, etcétera. En definitiva a quienes aumentan irresponsablemente la oferta de transporte poniendo en peligro la supervivencia de empresas autorizadas.

Dando un paso más en lo que constituye el objetivo de la vigilancia en carretera habría que incidir en otros elementos. Si la autorización es la forma de acceso al mercado, de poder

un transportista prestar sus servicios, la realización de los servicios de transporte debe efectuarse bajo unas condiciones que permitan la competencia leal; para ello se establecen varios pilares: unas tarifas obligatorias, unas condiciones técnicas de los vehículos (pesos y dimensiones), y un respeto a unos tiempos máximos de conducción y mínimos de descanso por conductor, sea éste asalariado o autónomo.

Hay que tener en cuenta que estamos hablando de un sector con una estructura empresarial precaria y debilitada, ya que el 80 por 100 de las empresas son pequeñas y que existe una sobredimensión de la oferta sobre la demanda lo que ha obligado a contingentar las autorizaciones de ámbito nacional y a que en los últimos años no se concedan nuevas. Pero esa situación deriva en ocasiones en una competencia salvaje, de lo que las empresas cargadoras saben sacar partido. La vigilancia del transporte debe mantener la disciplina del sector en el respeto a los límites de pesos máximos autorizados y a los tiempos de conducción y descanso. Esto debe llevar tanto a operaciones sistemáticas de control, cambiando a menudo los lugares en que se llevan a cabo, como a operaciones selectivas en base a las conclusiones de lo que se detecte en carretera o a la información de los servicios de inspección, haciendo una labor de vigilancia sobre algunas determinadas empresas de transporte, empresas cargadoras, etc. Hay que tener en cuenta también criterios estacionales, determinados periodos o campañas son proclives a los excesos de pesos.

Por lo que respecta a los tiempos de conducción y descanso éstos responden a una normativa común a toda Europa y aplicable tanto a mercancías como a viajeros. Su control implica un conocimiento y examen del aparato de control o tacógrafo y un adecuado y correcto uso, tratando de erradicar las manipulaciones que alteren o afecten a la veracidad de los datos y registros de los discos-diagrama.

La vigilancia de este subsector de transporte de mercancías se completa con la reciente declaración de porte, documento obligatorio que ayudará al control de todo lo que estamos hablando (tarifas, pesos, y sobre todo autorizaciones).

A la complejidad de la normativa que se trata de hacer aplicar se suma la compleja relación de posibles responsables de cada una de las infracciones. Los responsables administrativos de aquellas infracciones relacionadas con la autorización, las tarifas o los pesos se abre no sólo al transportista sino también al cargador,

intermediario, transportista colaborador, según los casos. Ello exige una tarea adicional de indagación por parte del agente de todas las partes que han intervenido en el contrato y la realización del transporte.

Respecto a la vigilancia del transporte de viajeros, sus particularidades son bien distintas.

El transporte discrecional de viajeros responde a los mismos criterios de ordenación que los ya expuestos en el transporte de mercancías. Sobre todo por lo que respecta a la vigilancia de las autorizaciones y de los tiempos de conducción y descanso.

Los transportes regulares de viajeros responden a otros criterios, por lo que su regulación, normativa e inspección deben ser diferentes a los anteriores. Responden estos servicios a la obligación del Estado de asegurar la libre circulación de los ciudadanos a través de unos medios estables y seguros. La Administración contrata la realización de unos servicios con empresas que lo prestan en régimen de exclusividad. Esto obliga a las empresas a realizar aquellos servicios o tráficos que son rentables y aquellos que no lo son tanto, siempre que se mantenga un equilibrio económico-financiero que permita sobrevivir a la empresa. Por una parte, el Estado se obliga en garantizar que un equilibrio económico y un régimen de exclusividad no se verán ni mermados ni importunados por otras empresas que prestan de forma clandestina sus servicios, restándole viajeros a la concesión.

Por ello, se hace imprescindible tomar todas las medidas que el Reglamento pone en manos de la Administración para erradicar dichos tráficos "piratas". Esos mecanismos pasan desde la denuncia tradicional (que puede llevar consigo la sanción pecuniaria y el precintado del vehículo) hasta las actuaciones de paralización de una línea no autorizada.

A partir de estos servicios de transporte mencionado, y que constituyen los más importantes, la vigilancia se puede extender a un número extenso de otro tipo de servicios y situaciones, como son los transportes de escolares, los de trabajadores, los transportes de mercancías peligrosas, mercancías perecederas, transportes especiales, taxis, transportes privados, arrendamiento de vehículos sin conductor, etc. Todo un extenso y complejo mundo que la Agrupación no debe ni quiere dejar pasar por alto y que obliga a todo un esfuerzo de cooperación que se puede decir acaba de empezar. ■