

PLAN DE INSPECCIÓN DEL ESTADO EN 2018 **(Transporte de mercancías por carretera)** www.fomento.gob.es

El Plan de Inspección elaborado por el Ministerio de Fomento se concreta en las siguientes áreas:

1. Control sobre la realización de servicios de transporte público al amparo de la correspondiente autorización.

Cuando este control se efectúe en *carretera*, se priorizarán las actuaciones sobre vehículos pesados de mercancías para comprobar que disponen de la correspondiente autorización.

Cuando se realice en las *empresas*, se comprobará el cumplimiento de lo establecido en los artículos 17 y 54 de la LOTT y 48 del ROTT, en el sentido de que llevan a cabo su explotación con plena autonomía económica, gestionándola a su riesgo y ventura, con la responsabilidad de que incumbe al transportista, contratando con el cargador o usuario de transporte de mercancías, en nombre propio y facturando directamente con aquellos los servicios subcontratados.

Se considera conveniente que se incremente la inspección del transporte de mudanzas al haberse detectado últimamente un aumento de empresas que, dedicándose a este tipo de transporte, carecen de la correspondiente autorización.

2. Control sobre servicios de transporte público ofertados en distintos medios.

La entrada en vigor de la modificación de la LOTT con la Ley 9/2013 de 5 de julio, introduce la posibilidad de sancionar como falta grave la oferta de servicios de transporte sin disponer de título habilitante exigible para realizarlo o para intermediar en su contratación, tanto si se realiza de forma individual en un único destinatario o si se hace público para conocimiento general a través de cualquier medio.

En los últimos años, agravado por la situación económica, se ha visto como han proliferado ofertas de servicio de transporte sin autorización en los distintos medios.

3. Control de tiempos de conducción y descanso.

Tal y como obliga el artículo 2 de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento y del Consejo de 15 de marzo de 2006 sobre condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos CE 561/2006 y 3821/85, se debe controlar el 3% de las jornadas de trabajo que se produzcan en cada uno de los estados miembros en el sector del transporte por carretera a partir del 1 de enero de 2010. A estos efectos, en 2018, se analizarán algo más de 2.885.814 jornadas de trabajo. Exige también que de ese 3% al menos un 50% de las jornadas de trabajo se controlen en las empresas (algo más de 1.442.907 jornadas).

En la carretera:

Se priorizará el control sobre los vehículos pesados autorizados para realizar transporte nacional o internacional. Este tipo de control se efectuará tanto a vehículos españoles como a vehículos extranjeros.

En las empresas:

Se dará también prioridad al control en aquellas que sean titulares de vehículos pesados provistos de autorización para efectuar transporte internacional. Se dará prioridad también a la inspección de aquellas empresas sobre las que haya algún tipo de denuncia, relativa al incumplimiento de esta materia, proveniente de asociaciones profesionales, organizaciones sindicales, órganos encargados de la vigilancia del transporte en carretera, organismos de inspección, empresas particulares... El período a controlar será, por regla general de 45 días, pudiendo ser incrementado a criterio del órgano de inspección actuante. Se controlarán todo tipo de empresas con independencia de la dimensión de las mismas. En el desarrollo del control se comprobará que los conductores objeto del mismo se encuentran dados de alta en Seguridad Social en el epígrafe correspondiente. En el caso de que se detecten conductores en situación irregular se dará traslado al órgano competente de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social acompañando, en su caso, la documentación que acredite el incumplimiento.

Además, se comprobará que las tarjetas de tacógrafo digital utilizadas reúnan los requisitos de validez administrativa, adoptándose las medidas pertinentes en el caso de que se detecten posibles fraudes en su utilización.

4. Manipulaciones del tacógrafo y del limitador de velocidad.

Se insta a intensificar los controles en carretera donde es más factible encontrar las manipulaciones, habida cuenta que muchas de ellas son prácticamente imposibles de detectar en las inspecciones de tiempos de conducción y descanso que se vienen realizando en las oficinas de las distintas administraciones.

Los informes sobre manipulación de tacógrafos en posesión de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil evidencian que tales manipulaciones se detectan principalmente en pequeños recorridos con velocidades muy cortas, por ello deben incrementarse las actuaciones inspectoras contra la manipulación de tacógrafo en zonas como polígonos industriales, áreas metropolitanas de alto desarrollo industrial... Los conductores que sean responsables de estas conductas podrán ser sancionados con multas de hasta 500 €. Además, la pérdida de 6 puntos en caso de "participación o colaboración necesaria de los conductores en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que alteren el normal funcionamiento del uso del tacógrafo o del limitador de velocidad".

Asimismo, hay que tener en cuenta que la puesta en aplicación, desde el 1 de octubre de 2012 de algunos aspectos recogidos en el Reglamento 1266/2009 sobre tacógrafos digitales. Esto será de aplicación, como regla general, a vehículos con matrícula posterior a 2822 HML. No obstante, puede haber casos en que el tacógrafo haya sido activado con anterioridad a 1 de octubre de 2012, en cuyo caso dicho aparato puede no responder a las exigencias del Reglamento anteriormente citado.

A estos efectos, la Dirección General de Transporte Terrestre llevará a cabo, con carácter prioritario, una inspección en aquellas empresas sobre las que se haya emitido un informe de manipulación del tacógrafo.

Se ha venido detectando que algunos conductores, alegando pérdida o robo de sus tarjetas tacógrafo de conductor, solicitan un duplicado de la tarjeta de tal manera que, si bien administrativamente está en vigor la última emitida, utilizan dos tarjetas. Asimismo, se ha comprobado en carretera el uso de tarjetas de conductor por conductores que no son titulares. Carácter prioritario tendrá el control de estos usos indebidos de las tarjetas. Aquellas empresas en las que se detecten conductores con tarjetas duplicadas, serán objeto de un control exhaustivo. Se entenderá como una manipulación más del uso de los tacógrafos.

5. Cualificación inicial y formación continua de conductores.

Este tipo de control debe llevarse a cabo en carretera, puesto que en la sede de la empresa no se encuentran los permisos de conducir de los conductores. Al ser este documento el que determina o no del CAP, únicamente se puede comprobar su exigencia en carretera.

Forma de constatar el cumplimiento del requisito de cualificación inicial, en caso de conductores obligados a ello:

- **Conductores nacionales:**
 - Tarjeta de cualificación del conductor (modelo Anexo VI RD 1032/2007).
- **Conductores nacionales de otros estados miembro de la UE:**
 - Permiso de conducir con código comunitario 95 inscrito en dicho permiso o bien,
 - Tarjeta de cualificación del conductor (modelo Anexo II Directiva 2003/59).
- **Conductores de terceros países empleados por empresas de transporte de mercancías establecidas en un estado miembro de la UE:**
 - Certificado de conductor de tercer país o bien,

- Tarjeta de cualificación de conductor (modelo Anexo II Directiva 2003/59) o bien,
- Permiso de conducir, expedido en un estado miembro, con código comunitario 95 inscrito en dicho permiso.

Respecto a la **formación continua**, desde el año 2016 disponen del certificado de formación continua todos los conductores provistos de permiso de conducir de las clases C1, C1+E, C y C+E deberán disponer del certificado de formación continua. Se incidirá en la inspección de cursos de formación CAP, sobre todo en los de formación continua con el fin de detectar las posibles irregularidades que se estén dando.

6. Control de conductores de terceros países.

La Orden FOM 3399/2002, de 20 de diciembre, establece un certificado de conductor para la realización de la actividad de transporte por carretera por parte de conductores de terceros países. Es necesario hacer un seguimiento que demuestre que el conductor esté permanentemente dado de alta en la Seguridad Social y no es dado de baja inmediatamente después de haber conseguido el certificado. Se ha llegado a un acuerdo con los órganos responsables de Seguridad Social para intercambiar registros que permitan comprobar esta circunstancia con mayor facilidad y en mayor volumen. El hecho de que no se cumpla debidamente este requisito por las empresas puede dar lugar a una competencia desleal con el resto de las mismas, por lo que será preciso comprobar su cumplimiento en la sede de dichas empresas.

7. Inmovilización de vehículos.

La inmovilización de vehículos en carretera es la medida cautelar de mayor eficacia ante el incumplimiento de determinadas infracciones (exceso de peso y tiempos de conducción y descanso, sobre todo).

La LOTT (Ley 9/2013) ha introducido la comisión de nuevas infracciones, como las referidas al transporte de mercancías peligrosas, determinando en su artículo 143.4 a) que inmovilizaciones serán de carácter preceptivo. En dicho artículo se establece que al detectarse en carretera la comisión de infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los apartados 1, 10, 11, 12, 15.6, 15.7, 15.11, 15.18 ó 23 del art. 140 ó en el punto 2 del artículo 141. También es preceptiva la inmovilización de las previstas en el artículo 143.4 b), y cuando la infracción sea leve siempre que la distancia que todavía deba recorrer el vehículo para alcanzar su destino sea superior a 30 km., En todos los casos, deberá ordenarse la inmediata inmovilización de los vehículos hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción.

A la hora de considerar las inmovilizaciones referidas a la manipulación del tacógrafo, ésta se mantendrá hasta que hayan desaparecido las causas que la motivaron, esto es, hasta que se haya subsanado dicha manipulación. Para tener constancia de esta situación, se debe disponer de un informe de un taller oficial en el que se certifique que el aparato de control ha sido revisado y se encuentra en perfecto estado de funcionamiento.

Cuando el lugar en que se detecte una infracción que pueda dar lugar a la inmovilización de un vehículo no reúna las condiciones de seguridad necesarias, dicho vehículo deberá ser inmovilizado por los servicios de control o por las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte, en el área de descanso o de servicio más próxima hasta que desaparezcan los motivos que determinaron su inmovilización. Cuando se dé esta situación, y con el fin de evitar la fuga del conductor con el vehículo (sobre todo en el caso de vehículos extranjeros), se retendrá la documentación del vehículo y, en su caso, la de la mercancía y, así como la correspondiente autorización, hasta que se subsanen las causas que dieron lugar a la inmovilización, siendo en todo caso responsabilidad del transportista la custodia del vehículo, su carga y pertenencias.

Solo debe tomarse esta medida en tanto no se ponga en peligro la seguridad vial.

8. Control sobre empresas de transporte de mercancías que no han efectuado el visado de sus autorizaciones.

Se seguirá controlando las empresas que no hayan realizando el visado. Se inspeccionará a las empresas cuyas autorizaciones hayan sido dadas de baja por no realizar el visado en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte y que, sin embargo, sigan siendo titulares de vehículos de transporte según el Registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico, excepto que los mismos figuren en baja temporal o definitiva, para comprobar que no están realizando transporte de mercancías. Esta actuación reviste especial importancia ya que con ella se evita que vehículos que carecen de autorización por no haber realizado el trámite del visado, realicen transporte de mercancías compitiendo de forma desleal con aquellas otras que sí han superado dicho trámite.

9. Excesos de peso.

Con objeto de aumentar la eficacia inspectora de este tipo de controles, se llevarán a cabo, a nivel nacional, dos controles de larga duración con la participación de la Administración del Estado y todas las CCAA. En carretera se llevará también este control sobre los vehículos extranjeros. También, se ha venido detectando últimamente un aumento de vehículos que transitan por los puertos con exceso de peso, lo que plantea la necesidad de llevar a cabo actuaciones específicas en las intermediaciones de los mismos. Lo mismo ocurre con las furgonetas con exceso de peso, por lo que, se va a proceder a llevar estas acciones en este tipo de vehículos de manera coordinada con todas las Comunidades Autónomas.

10. Control sobre el transporte de mercancías peligrosas.

11. Transporte realizado por no residentes.

Objetivo prioritario para el año 2018 será el control de transporte realizado por transportistas no residentes, ya sea éste de carácter internacional o interior (transporte de cabotaje). Únicamente puede llevarse a cabo en carretera.

Debe incrementarse este control que, principalmente puede llevarse a cabo en carretera, a fin de evitar que empresas extranjeras hagan competencia desleal a las españolas, dumping social y tomen conciencia de que en España se llevan a cabo los necesarios controles para velar por el cumplimiento de la normativa tanto interna como comunitaria.

Este tipo de control está encaminado, por una parte, a comprobar si las empresas extranjeras poseen la documentación pertinente para poder realizar transporte y, por otra, a verificar si se cumple la normativa en materia social así como la relativa al peso de los vehículos.

Se controlarán también los vehículos cuya MMA sea inferior a 3,5 Tn al detectarse un aumento considerable de irregularidades en estos vehículos. Estos vehículos no pueden realizar cabotaje, carecen de licencia comunitaria y, por tanto, realizan un transporte nacional que requiere tener la correspondiente autorización administrativa.

El Reglamento 1072/2009, de acceso al mercado de transporte internacional de mercancías, el 4 de diciembre de 2011, introdujo una modificación respecto a la Directiva 2006/94 y al Reglamento 881/92, en el sentido de exigir, a partir de la fecha señalada, licencia comunitaria a los vehículos de transporte de mercancías por cuenta ajena (servicio público) cuya MMA sea superior a 3,5 Tn. En este sentido, se exige licencia comunitaria a aquellos transportes internacionales por cuenta ajena que se realicen con vehículos cuya MMA sea superior a 3,5 Tn y estén matriculados en un estado miembro de la UE. No obstante, hay que señalar que aquellos vehículos cuya MMA sea inferior, si bien no disponen de licencia comunitaria, deberán cumplir el resto de los requisitos de cabotaje.

Se incidirá en este tipo de actuación. El control se extenderá también a los cargadores que contratan transportistas que hayan sido sancionados por realizar transporte interior en España con vehículos matriculados en el extranjero incumpliendo las condiciones que definen las operaciones de cabotaje, de conformidad con lo que establece la normativa comunitaria.

En los últimos años, las CCAA limítrofes con Portugal han venido detectando numerosos problemas en materia de transportes, por lo que durante el año 2018 se van a proceder a llevar actuaciones conjuntas con la Inspección de Transporte Portuguesa con la finalidad de detectar aquellas actuaciones irregulares que a lo largo de estos últimos años se han venido detectando.

12. Control de las plataformas digitales de contratación de servicios de transporte

En los años 2015 y 2016 se detectaron la existencia de nuevas áreas de negocio para el consumo colaborativo en materia de movilidad de viajeros, pudiendo ocultar diversas formas de fraude. Pero también, recientemente, han venido apareciendo nuevos instrumentos de mediación en la contratación de transportes públicos de mercancías (plataformas electrónicas), realizados en vehículos de diferentes tipologías, a motor o sin motor, por lo que se hace necesario hacer extensivo el control de estas plataformas dedicadas al transporte de mercancías. Estas plataformas de paquetería que, en vehículos diversos, contratan habitualmente transportes o intermedian en su contratación en nombre propio carecen de la correspondiente autorización de transporte como operadores de transporte. En 2018 se va a extender los controles a este tipo de plataformas siendo en las CCAA donde resulta más factible su detección.

El control se va a extender también a las plataformas que oferten servicios de alquiler de vehículos sin conductor.

Fuente: Ministerio de Fomento, 30/11/2017.

http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_TERRESTRE/IGT/Plan_inspeccion/