

PLAN DE INSPECCIÓN DEL ESTADO EN 2024 (Transporte de mercancías por carretera)

El Plan de Inspección elaborado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se concreta en las siguientes áreas:

1. Inspección de las autorizaciones de transporte.

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 detecten vehículos carentes de autorización, el agente denunciante deberá rellenar, siempre que le sea posible con los datos del documento de control o CMR, los datos del cargador si este tiene su residencia en España para que el órgano instructor pueda incoar el pertinente expediente sancionador contra este.

Cuando se realice en las *empresas de transporte y en empresas cargadoras*, se comprobarán si los operadores de transporte disponen de su correspondiente autorización en el caso de que operen con estos.

También se controlarán los vehículos que tengan adscritas tarjetas de servicio privado complementario con el objeto de detectar posibles transportes públicos efectuados con autorizaciones de clase, haciendo un mayor hincapié en los tráficos de corto recorrido y, sobre todo, de transporte de obras o de movimiento de obras, y el efectuado en vehículos de menos de 3,5 Tn de MMA por ser allí donde podría localizarse, en su caso, la bolsa de fraude. En ocasiones se trata de transportes públicos disfrazados de transportes privados complementario para eludir todos los requisitos exigibles al transporte público. El artículo 102.3 de la LOTT establece la obligación de llevar a bordo del vehículo documentación que acredite la pertenencia de la mercancía a la empresa y que los vehículos y conductores se encuentren integrados en la organización de la misma.

En las empresas de transporte, se comprobará que se lleva a cabo la explotación con plena autonomía económica, gestionándola a su riesgo y ventura, con la responsabilidad que incumbe al transportista, contratando con el cargador o usuario de transporte de mercancías, en nombre propio y facturando directamente con aquellos los servicios contratados. Cuando se trate de una *cooperativa de trabajo asociado* se deberá controlar si los socios tributan por módulos en base a facturar transporte a la propia cooperativa. También se deberá comprobar en las empresas que, simulando el cese de los trabajadores por cuenta ajena, estos continúan realizando para aquellas las mismas funciones bajo la forma de trabajo por cuenta propia.

En lo que afecta al control de las autorizaciones, se seguirá controlando las empresas que no hayan realizado 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 de 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 de baja temporal o definitiva, para comprobar que no están realizando transporte de mercancías.

2. Inspección del cumplimiento de las empresas del requisito de capacitación profesional: el gestor.

El artículo 43.2 del ROTT señala que se deberá controlar anualmente al menos al veinticinco por ciento de las empresas obligadas a cumplir el requisito de competencia profesional cuyas autorizaciones no hayan de ser visadas ese año, con el objeto específico de comprobar que

continúan contando con una persona que ejerza las funciones de gestor de transporte con la vinculación señalada en el artículo 111.

Será necesario comprobar la competencia profesional del gestor, su vinculación con la empresa, el desarrollo de las funciones señaladas en el artículo 112 del ROTT, así como la comprobación de que estos se encuentren dados de alta en el régimen de la Seguridad Social que corresponda y, en su caso, cotizando por el Grupo que la norma determina.

La carencia de algún tipo de autorización, así como detectar el incumplimiento de la normativa competencia de otras administraciones públicas o tener un número elevado de infracciones en materia de transporte se consideran elementos determinantes que señalan el incumplimiento de sus funciones por parte del gestor de transporte.

3. Inspección 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 165/2014, 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 2023 se analizarán 3.206.135 jornadas de trabajo. Exige también que de ese 3% al menos un 50% de las jornadas de trabajo se controlen en las empresas (1.603.068jornadas). En carretera, se controlarán un mínimo de 961.841 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. Se decretará la paralización de vehículos en los casos recogidos en el artículo 143.4 de la LOTT.

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.

En los controles en carretera y en empresa, con carácter prioritario, se comprobará el uso de tarjetas de conductor por conductores que no son sus titulares.

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. Las recientes actuaciones que ha llevado a cabo el Grupo de Investigación y Análisis (GIAT Central) de la Jefatura de la Agrupación de Tráfico han permitido detectar falsedades documentales consistentes en la modificación del software del aparato tacógrafo incluso por medios telemáticos. En 2024 está previsto continuar con este tipo de actuaciones.

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 por parte de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera.

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. En estos casos sólo la última tarjeta tiene validez legal o administrativa. En los controles en carretera, cuando se descargan los datos de la tarjeta del conductor, la aplicación de transportes ofrece información sobre la validez, o no, de la tarjeta descargada.

5. Documentación del conductor: Formación inicial/CAP, formación continua, Certificados conductor terceros países

La inspección se centrará fundamentalmente en:

- Control del CAP, que se realizará en carretera. Para los conductores de otros estados miembro de la UE, el permiso de conducir tendrá el código comunitario 95 o en su caso dispondrán de la tarjeta CAP
- Formación CAP. Las CCAA procederán a inspeccionar el cumplimiento de las condiciones en la impartición de los cursos de acuerdo con la normativa vigente. Los inspectores realizarán los controles de asistencia, también, a través de los controles biométricos que dispongan los centros.
- Certificados de conductores de terceros países. Con independencia del control que se lleve en la carretera, 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.

6. Inspección de los servicios de transporte público ofertados en distintos medios.

En los últimos años ha proliferado la contratación de servicios de transporte a través de distintas plataformas digitales, implicando una gran perturbación en lo que a ordenación y seguridad en el transporte se refiere. En el sector del transporte de mercancías, estas plataformas de paquetería que contratan habitualmente transportes o intermedian en su contratación en nombre propio deben disponer de la correspondiente autorización de transporte como operadores de transporte o disponer de la correspondiente autorización de transporte público de acuerdo con el art. 98 de la LOTT. La normativa de transportes también tipifica como sancionable 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.

7. Control de la morosidad

Se comprobará la facturación de las empresas y los justificantes del pago de cada una de las facturas emitidas correspondientes a los servicios de transporte, para constar que se cumple el límite máximo legal de pago no dispositivo previsto en la normativa vigente de lucha contra la morosidad procediéndose al levantamiento de las actas de infracción cuando se detecten incumplimiento en el pago/cobre dentro del periodo determinado por la ley.

Las infracciones figuran en la LOTT en los artículos 140.40 y 141.26, atendiendo al precio del transporte cuyo pago/cobre ha sido superior al límite máximo legal de su pago.

8. Control de la prohibición de la carga y descarga

Será en las inspecciones que se realicen en las empresas de transportes y en las cargadoras donde se constatará el cumplimiento de lo dispuesto en el Real Decreto ley 3/2022.

9. Control del precio del transporte

En los casos de contratos referidos a un único envío se comprobará que el pago al transportista efectivo cubra el total de costes efectivos individuales incurridos o asumidos por él, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, siempre que exista una asimetría entre las partes en el contrato de transporte. A efectos de inspección, el reflejo del precio convenido en las cartas de porte y en su caso en los documentos den los que en ello figure, constituye un elemento

importante para el control de los precios del transporte, por lo que también serán objeto de un control exhaustivo por parte de la inspección de transportes..

10. 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. Se ha venido detectando 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 inmediaciones de los mismos. Se realizarán, al menos, dos controles anuales de manera coordinada con las CCAA. Con el fin de controlar las furgonetas con exceso de peso, especialmente en las cercanías de los Polígonos industriales, se organizarán dos controles con las CCAA.

11. Inspección del transporte de mercancías peligrosas.

La Dirección General de Transporte Terrestre se encuentra inmersa en un desarrollo de las herramientas digitales para el control electrónico de las inspecciones del transporte por carretera. A fin de facilitar la realización del control en la carretera por los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil-ATGC, la Dirección General, ha realizado una aplicación, desplegada en las Tablet de la que dispondrán los agentes de la ATGC, con la que se tienen que realizar los controles. La aplicación incluye la Lista de Control de la Directiva que ha de ser cumplimentada por el agente y una vez cerrado el control, se ha de cerrar esta lista. Una copia de la Lista de Control, se entregará al conductor como prueba de la realización del control. A fin de facilitar el control, se incluyen en el sistema todas las infracciones detalladas por cada epígrafe de la lista de control, con la mención al código del baremo, los epígrafes del ADR y lo más importante, la descripción de la infracción, que al ser seleccionada aparecerá en el boletín de denuncia.

La principal novedad es la obligación de cerrar la lista de control, que implica el cierre del control, para que puedan ser impuestas las denuncias. Con este procedimiento, se va a disponer de toda la información para elaborar las Estadísticas que es obligado enviar anualmente a la Comisión de la UE.

A lo largo de 2024 se prevé realizar inspecciones in situ, en la sede de las empresas, tomando como guía la nueva lista de control.

12. Transporte realizado por no residentes. Control del fraude.

Objetivo prioritario para el año 2023 será el control de transporte realizado por transportistas no residentes, ya sea éste de carácter internacional o interior (transporte de cabotaje).

Debe incrementarse este control 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. La actuación conjunta de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y la Inspección de Transporte Terrestre se ha incrementado ante la aparición de nuevas figuras de fraude, tales como las denominadas “empresas buzón”.

Durante el 2023 se han llevado a cabo actuaciones conjuntas con la Unidad Especial de Coordinación sobre Lucha contra el Fraude en el Trabajo Transnacional, creada en el Ministerio de Trabajo y Economía Social. Por primera vez, la Autoridad Laboral Europea (ELA) organizó una actuación coordinada y conjunta en Rumanía y en España participando la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y la de Transportes de ambos países. Hay que informar que se llevaron otras actuaciones similares en el transcurso del año.

A lo largo de 2024 está previsto llevar a cabo actuaciones en este mismo sentido con la finalidad de erradicar este tipo de empresas deslocalizadas.

En las actuaciones participará, también, la Agencia Tributaria.

Este tipo de control está encaminado a comprobar si las empresas extranjeras poseen la documentación pertinente para poder realizar transporte, verificar si se cumple la normativa relativa a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector del

transporte por carretera, establecida en los Reglamentos 561/2006 y 165/2014, así como la relativa al cabotaje.

Se exige licencia comunitaria a aquellos transportes internacionales por cuenta ajena que se realicen con vehículos cuya MMA sea superior a 3,5 Tn 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.

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.

Se programarán, como mínimo, 2 actuaciones con los países limítrofes con las CCAA al haber detectado problemas en materia de transportes, llevándose actuaciones conjuntas con la finalidad de detectar actuaciones irregulares.