

PLAN DE INSPECCIÓN DEL ESTADO EN 2022 **(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, si bien se tendrá en cuenta el nuevo calendario establecido para hacer frente al impacto del COVID-19. 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.

En atención a lo dispuesto en el artículo 43.2 del ROTT se deberá controlar anualmente al menos el 25% de las empresas obligadas a cumplir con el requisito de competencia profesional cuyas autorizaciones no hayan de ser visadas ese año, con el objeto de comprobar que

continúan contando con una persona que ejerza las funciones de gestor de transporte con la vinculación con la empresa exigida. Además de la vinculación, se comprobará el desarrollo de las funciones exigidas en el artículo 112 del ROTT y su encuadramiento en el régimen de la Seguridad Social que corresponda y, en su caso, cotizando por el grupo que la norma determina.

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 2022 se analizarán 3.173.513 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 1.586.765 jornadas). En carretera, se controlarán un mínimo de 952.054 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.

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 2022 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. 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. 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. Los controles también se extenderán a los cursos impartidos mediante el sistema de aula virtual y, en su caso, de tele formación.
- 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.

Los controles se realizarán en carretera, también cuando se realicen inspecciones a las empresas en materia de tiempos de conducción y descanso se solicitarán los certificados, y, por último también a través del cruce de datos con la Seguridad Social se comprobará si los mismos se mantienen en alta en la empresa.

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. 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.

8. 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.

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

Objetivo prioritario para el año 2022 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 2022 se llevarán a cabo actuaciones conjuntas con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social. La Unidad Especial de Coordinación sobre Lucha contra el Fraude en el Trabajo Transnacional, creada recientemente en el Ministerio de Trabajo y Economía Social, supondrá un paso más en la participación de las actuaciones inspectoras relacionadas con este tipo de fraude. La puesta en funcionamiento de la Autoridad Laboral Europea como agencia de la UE responsable de coordinar y apoyar la aplicación del Derecho Laboral europeo ha propiciado la realización de inspecciones conjuntas y coordinadas en 2021. La continuidad durante este año 2022 de este tipo de inspecciones es uno de los principales objetivos para erradicar este tipo de empresas deslocalizadas.

En las actuaciones participará la Agencia Tributaria. Ayudará a este tipo de control el hecho de que a partir del 02/02/2022, con la introducción manual por el conductor del símbolo del país en el que entra después de cruzar la frontera de un Estado Miembro al comienzo de la primera parada del conductor en ese Estado miembro, favorecerá el control de las empresas extranjeras que realizan transporte nacional.

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 t 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 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.