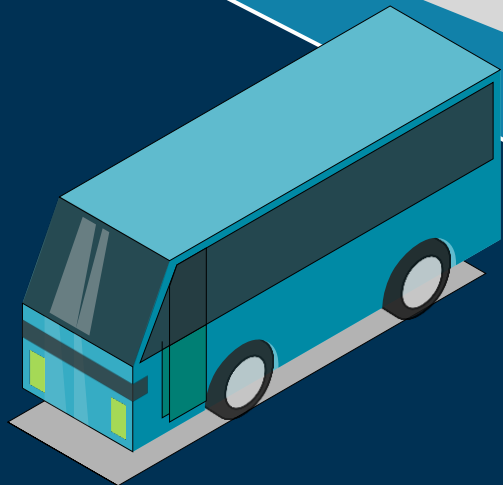
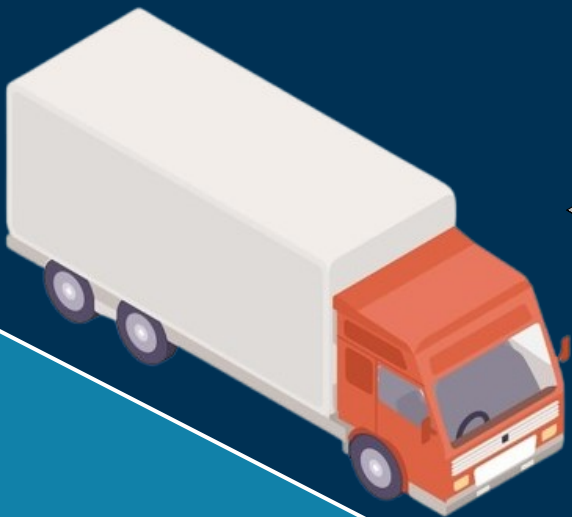




MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

COMISIÓN DE DIRECTORES
GENERALES DE TRANSPORTE

PLAN DE INSPECCIÓN DEL TRANSPORTE POR CARRETERA **2025**





Contenido

1	INTRODUCCIÓN Y OBJETIVO DEL PLAN.....	4
2	PRINCIPIOS GENERALES DE ACTUACIÓN.....	5
2.1	Enfoque basado en el riesgo	5
2.2	Colaboración del sector y usuarios	5
2.3	Formación del personal inspector	6
2.4	Uso de herramientas tecnológicas y sistemas de información.....	6
2.5	Colaboración con otras autoridades	8
3	ÁREAS DE ACTUACIÓN	10
3.1	Autorizaciones y mercado.....	10
3.1.1	Autorizaciones del transporte	10
3.1.2	Transportistas comunitarios no nacionales	10
3.1.3	Formas de organización societaria	11
3.1.4	Plataformas intermediarias y de consumo colaborativo	12
3.2	Requisitos de conductores	12
3.2.1	Certificado Aptitud Profesional (CAP)	12
3.2.2	Certificado de conductor de terceros países	13
3.2.3	Tiempos de conducción y descanso	13
3.3	Mercancías	14
3.3.1	Exceso de peso.....	14
3.3.2	Mercancías peligrosas	14
3.3.3	Morosidad	14
3.3.4	Precio del transporte	15
3.3.5	Prohibición de carga y descarga de la mercancía	15
3.4	Viajeros.....	15
3.4.1	Transporte público regular de viajeros de uso general	15
3.4.2	Derechos europeos de los viajeros de autobús	16
3.4.3	Transporte escolar y de menores.....	16
3.4.4	Arrendamiento de vehículos con conductor	16
4	CONTROLES EN CARRETERA O EN VÍA PÚBLICA.....	17
4.1	Autorizaciones y mercado.....	18
4.1.1	Autorizaciones de transporte	18
4.1.2	Transportistas comunitarios no nacionales	18
4.2	Requisitos de conductores	19



4.2.1	Certificado Aptitud Profesional (CAP)	19
4.2.2	Certificado de conductor de tercer país.....	19
4.2.3	Tiempos de conducción y descanso	19
4.3	Mercancías	20
4.3.1	Exceso de peso.....	20
4.3.2	Mercancías Peligrosas	21
4.4	Viajeros.....	21
4.4.1	Transporte escolar y de menores.....	21
4.4.2	Servicios de los vehículos de alquiler con conductor	21
5	CONTROLES EN EMPRESAS.....	22
5.1	Autorizaciones y mercado.....	22
5.1.1	Autorizaciones de transporte	22
5.1.2	Transportistas comunitarios no nacionales	23
5.1.3	Formas de organización societaria	23
5.1.4	Plataformas intermediarias y de consumo colaborativo	24
5.2	Requisitos de conductores	24
5.2.1	Certificado Aptitud Profesional (CAP)	24
5.2.2	Certificado de conductor de tercer país.....	24
5.2.3	Tiempos de conducción y descanso	25
5.3	Mercancías	26
5.3.1	Morosidad	26
5.3.2	Precio del transporte	26
5.3.3	Prohibición de carga y descarga de la mercancía	27
5.4	Viajeros.....	27
5.4.1	Transporte público regular de viajeros de uso general	27
5.4.2	Derechos europeos de los viajeros de autobús	28
5.4.3	Transporte escolar y de menores.....	28
6	SEGUIMIENTO Y RESULTADOS DEL PLAN	29
7	REFERENCIAS NORMATIVAS	30



1 INTRODUCCIÓN Y OBJETIVO DEL PLAN

El Plan de Inspección del Transporte por Carretera (PITC), que anualmente se realiza dando cumplimiento al mandato recogido en la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre (LOTT), tiene como finalidad la planificación anual de inspección y control del cumplimiento de las normas reguladoras de los servicios de transporte por carretera y de sus actividades auxiliares y complementarias.

El Plan persigue el aumento de la eficacia de la función inspectora al establecer de manera sistemática las actuaciones y directrices a seguir en las operaciones de control que durante el año planificado se van a llevar a cabo, estableciendo los criterios de actuación prioritaria de los servicios de inspección.

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 y seguridad del transporte, y en todo caso, sobre aquellas que resulten lesivas para la libre y ordenada competencia entre las empresas que operan en el mercado.

La Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril (DGTFCF) mediante su Subdirección General de Inspección de Transporte por Carretera y Ferrocarril (SGITCF) ha coordinado la elaboración del Plan con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC), con los responsables de la Inspección de Transporte Terrestre de las Comunidades Autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla y sus Policías autonómicas. Asimismo, en dicha elaboración se ha recabado la colaboración del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

Hemos de añadir que si bien el Plan de Inspección contiene medidas dirigidas a reducir conductas infractoras que tienen incidencia a escala nacional, ello no obsta para que a nivel local pueda surgir una problemática concreta que sea necesario reconducir y en dicho caso sean los órganos de las Comunidades Autónomas, que tengan encomendada la inspección del transporte, quienes actúen y planifiquen su trabajo a través de sus propios Planes de Inspección.

La Comisión de Directores Generales de Transporte ha aprobado el presente Plan en su reunión del 28 de enero de 2025.

2 PRINCIPIOS GENERALES DE ACTUACIÓN

2.1 Enfoque basado en el riesgo

Los Servicios de Inspección de Transporte Terrestre pondrán especial atención en la vigilancia de aquellas empresas que presenten una mayor frecuencia infractora.

Tanto la Directiva 2006/22/CE como el Reglamento (CE) 1071/2009 establecen la obligación de implantar un sistema de clasificación de riesgos de las empresas de transporte basado en el número relativo y la gravedad de las infracciones, de forma que las empresas con una clasificación de alto riesgo sean objeto de controles más estrictos y frecuentes.

Por otro lado, el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/695 ha establecido una fórmula común a nivel europeo para calcular la clasificación de riesgos de las empresas de transporte que tiene en cuenta el número, la gravedad y la frecuencia de las infracciones, así como los resultados de los controles cuando no se haya detectado ninguna infracción y si una empresa de transporte por carretera ha estado utilizando el tacógrafo inteligente.

En 2025 se comenzará a utilizar este sistema de clasificación de riesgos garantizando que todos los conductores y empresas de transporte reciban el mismo trato en lo que respecta a los controles y las sanciones con arreglo a las normas de la Unión aplicables.

2.2 Colaboración del sector y usuarios

La función inspectora podrá ser ejercida como consecuencia de petición fundada de los cargadores, usuarios o de sus Asociaciones, así como de las Empresas o Asociaciones de transportistas o de actividades auxiliares o complementarias del transporte:

- poniendo en conocimiento de los Servicios de Inspección hechos que pudieran ser constitutivos de infracción, aportando, en su caso, pruebas para la constatación de los mismos; y,
- solicitando la actuación de los Servicios de Inspección en aquellos supuestos de grave y reiterado incumplimiento de la normativa vigente en materia de transportes terrestres.

En este sentido se puede instar un procedimiento de inspección que se iniciará en función de los medios disponibles y de la adecuación de la denuncia a los planes de inspección:

- Mediante denuncia formal, aportando identidad del denunciante, ante el órgano de inspección competente con los requisitos previstos en la Ley 39/2015 y en el Real Decreto 1211/1990.

- Mediante comunicación a los Servicios de Inspección de Transporte Terrestre, sin necesidad de aportar identidad personal del remitente, utilizando para ello el buzón de la Inspección de Transporte por Carretera del MITMS (<https://sede.transportes.gob.es/areas-actividad/transporte-terrestre/inspeccion-sector-transporte-terrestre/buzon-inspeccion-transporte-carretera>) o aquellos que con las mismas características dispongan los servicios de inspección del transporte de las Comunidades Autónomas.
- Para los usuarios de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general, mediante queja dirigida al buzón viajeros.tcyf@transportes.gob.es del MITMS, las oficinas de asistencia en materia de registros de las Administraciones Públicas o mediante los modelos específicos de presentación de reclamaciones de viajeros que en su caso se establezcan.

2.3 Formación del personal inspector

Es esencial que los inspectores conozcan a fondo y de manera uniforme las normas de transportes por carretera y sepan dónde encontrar las orientaciones pertinentes relativas a dichas normas. Han de saber también cómo analizar los datos de los tacógrafos y comprobar estos aparatos, y conocer los últimos avances en materia de tecnología y técnicas de manipulación. Los inspectores deben también poseer las aptitudes interpersonales y las capacidades de comunicación que resultan necesarias para interactuar con conductores en los controles en carretera y con el personal en los controles en los locales de las empresas.

Para conseguir que esta formación se imparta de modo armonizado en todos los Estados Miembros ha entrado en vigor recientemente el Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1886 por el que se establecen las disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) nº 165/2014 en lo que respecta al contenido de la formación inicial y continua de los controladores para el análisis de los datos registrados y la comprobación de los tacógrafos.

La Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril de MITMS en su función de coordinación de la actividad inspectora y sancionadora en materia de transporte terrestre y en base a los requisitos comunes de formación para los inspectores establecidas en el mencionado Reglamento, establecerá en 2025 el Plan de Formación que permita estructurar e impartir la formación inicial y continua de los servicios de inspección y en su caso los requisitos adicionales a fin de garantizar que los inspectores reciben la formación adecuada para desempeñar sus funciones.

2.4 Uso de herramientas tecnológicas y sistemas de información

La Ley 16/1987 (LOTT) establece que el procedimiento de inspección y las comunicaciones entre la Administración y la empresa interesada habrán de ser seguidos utilizando medios electrónicos.



Teniendo en cuenta la variedad y amplitud de entidades en el ámbito de inspección de transportes -que abarca no solo a los titulares de servicios y actividades de transporte sino también a quienes realicen actividades relacionadas con el mismo, incluidos sus usuarios- para poder llevar a cabo los procedimientos de inspección es necesaria la incorporación constante de nuevas tecnologías y su mejora para permitir que la inspección se desarrolle utilizando medios electrónicos.

Los servicios de inspección impulsan asimismo la digitalización del sector, mediante la posibilidad de presentar el documento de control en formato electrónico si es requerido en un control en carretera, facilitando no solo la actividad inspectora sino, también, la gestión de los propios transportistas.

Por otro lado, las relaciones entre las distintas autoridades de transporte y sus servicios de inspección, se viene efectuando de manera telemática, permitiendo la detección de situaciones irregulares y un mayor control en materia inspectora.

De esta manera, los servicios de inspección y control disponen de diferentes aplicaciones, tecnologías y sistemas de información, con despliegue tanto a nivel nacional como internacional:

- **Sistema ERRU:** El Reglamento (CE) 1071/2009 establece que los Estados miembros deberán comprobar los datos de la empresa de transporte durante los controles en carretera, así como notificar el resultado de un control al Estado miembro de establecimiento de dicha empresa. Para ello, existe un sistema de interconexión de los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera (ERRU), definido en el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/480 y recientemente modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/238.
- **Sistema IMI:** El Sistema de Información del Mercado Interior (IMI), definido en el Reglamento (UE) 1024/2012 de cooperación administrativa entre Estados miembros, incorpora desde 2022 módulos específicos de transporte por carretera que permiten la consulta de declaraciones de desplazamiento presentadas, la solicitud de datos de las condiciones de establecimiento de una empresa de transporte y comunicaciones sobre legislación sociolaboral relacionada con el transporte por carretera. La información que proporciona el Sistema IMI, utilizado en colaboración con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social es una herramienta útil para la detección de las empresas buzón. Adicionalmente la ATGC comprueba mediante el sistema IMI la veracidad de las declaraciones de desplazamiento presentadas en los controles de carretera.
- **Tramitación de sanciones con Nuevo Sistema de Gestión de Expedientes (NSGE):** El Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres establece la obligatoriedad de utilizar las aplicaciones diseñadas por el MITMS para la tramitación de procedimientos sancionadores sobre infracciones que tengan su origen en los artículos 197, 198 y 199 del ROTT. A lo largo del 2025 se completará el despliegue de esta aplicación en todas las Comunidades Autónomas y las

ciudades de Ceuta y Melilla siendo el completo despliegue de esta aplicación necesario para poder comenzar a aplicar la fórmula común a nivel europeo para calcular la clasificación de riesgos de las empresas de transporte prevista en el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/695.

- **Análisis de los datos de los tacógrafos:** Para el control de los tiempos de conducción y descanso, MITMS ha puesto a disposición de los servicios de inspección y mantiene las siguientes aplicaciones:
 - Descarga y Análisis de Datos de Tacógrafo Digital para el análisis de archivos de los tacógrafos digitales o inteligentes; y,
 - Aplicación MLTA que facilita el análisis de los discos-diagrama de los tacógrafos analógicos.
- **Conexión con la Tesorería General de la Seguridad Social:** Permite la consulta por los servicios de inspección de datos sociolaborales de trabajadores y empresas.
- **Aplicaciones desplegadas en la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil:** Los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC) disponen de los medios técnicos para obtener información actualizada y verificable de los datos de las empresas de transporte cuyos vehículos están siendo objeto de control.
- **Dispositivos DSRC y su software de análisis:** En cumplimiento del Reglamento (UE) 165/2014, es obligatorio instalar en todas las nuevas matriculaciones de determinados vehículos de transporte por carretera, tacógrafos digitales inteligentes que incorporan una antena que permite la comunicación a distancia y en movimiento, de posibles infracciones mediante la tecnología DSRC (Dedicated Short Range Communication). Aprovechando la implantación de esta tecnología, MITMS ha hecho entrega en 2024 a la ATGC de estos dispositivos de teledetección remota y su software asociado, de forma que una vez los agentes de control tienen conocimiento de indicios de incumplimientos, puedan proceder a realizar un control de carretera.
- **Lectores de tarjetas de tacógrafos:** MITMS ha adquirido nuevos lectores de tarjetas de tacógrafo digital para las descargas de las tarjetas de conductor en los controles de carretera que se entregarán a la ATGC a principios de 2025 para su uso.

2.5 Colaboración con otras autoridades

La Ley 16/1987 (LOTT) prevé que el personal de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre pondrá en conocimiento de los órganos competentes en materia laboral, fiscal y de seguridad vial los hechos que pudiesen ser constitutivos de infracción de la normativa reguladora sectorial, actuando estos órganos de manera similar ante infracciones de las normas de ordenación de los transportes terrestres.



La Inspección de Trabajo y la Inspección de Transporte por carretera actúan de manera armonizada y de forma prioritaria en materia del control de la economía irregular, las altas indebidamente practicadas en otros estados (empresas buzón) y el trabajo no declarado, con una especial incidencia en la inspección de las empresas de transportes que emplean trabajadores de manera irregular y con elevados índices de incumplimiento de la normativa reguladora del tiempo de trabajo.

En 2025, en la lucha coordinada entre ambas inspecciones contra las infracciones del ordenamiento jurídico en el sector del transporte por carretera en general y en especial contra la economía sumergida y la competencia desleal, se priorizará el control de aquellas empresas que:

- no tengan a todos sus conductores dados de alta en la Seguridad Social;
- cursen fraudulentamente sus altas en otros estados miembros de la Unión Europea mediante la creación de estructuras empresariales sin actividad real;
- contraten a conductores a tiempo parcial cuando realizan jornada completa; o bien,
- utilicen falsos autónomos.

3 ÁREAS DE ACTUACIÓN

Las principales áreas de actuación en las que se centra el Plan de Inspección del Transporte por Carretera (PITC) 2025 son las siguientes:

1. Autorizaciones y mercado		2. Requisitos de conductores	
3. Mercancías		4. Viajeros	

Estas actuaciones inspectoras podrán seguirse por los Servicios de Inspección tanto documentalmente como in situ en locales de las empresas o bien participando en controles en carreteras y vías públicas.

Los controles en las carreteras o en las vías públicas se realizarán por los agentes de las unidades o destacamentos de las fuerzas que legalmente tienen atribuida la vigilancia del transporte, conjuntamente con el personal de los Servicios de Inspección del Transporte en los casos que así se determine.

3.1 Autorizaciones y mercado

3.1.1 Autorizaciones del transporte

A nivel europeo, los Reglamentos (CE) nº 1071/2009, nº 1072/2009 y nº 1073/2009 definen los requisitos para el acceso a la profesión y al mercado garantizando una competencia leal de las empresas de transporte de mercancías y de viajeros.

A nivel nacional, la Ley 16/1987 (LOTT) y el Real Decreto 1211/1990 (ROTT) completan este sistema y disponen que la realización de transporte público y el privado complementario estará supeditada a la posesión de una autorización que habilite para ello.

Por lo tanto, la actividad de transporte ha de realizarse al amparo de las correspondientes autorizaciones, cuyo otorgamiento determina el cumplimiento inicial de los requisitos exigibles. Es necesario, por tanto, controlar que los servicios de transporte se realizan con autorizaciones de transporte válidas y que se siguen cumpliendo los requisitos de otorgamiento de las mismas.

3.1.2 Transportistas comunitarios no nacionales

En su conjunto, las medidas contenidas en el Paquete de Movilidad I (Reglamentos (UE) 2020/1054, 2020/1055 y Directiva 2020/1057) inciden en un mayor control de las empresas deslocalizadas y del fenómeno del *dumping social*, favoreciendo un transporte más justo y competitivo, y permitiendo un control más uniforme y efectivo en toda la UE.

Las *empresas buzón* son empresas sin actividad económica real en el país donde tienen su sede y donde contratan a los trabajadores, pero con actividad en otros Estados miembros de la Unión Europea donde realmente prestan sus servicios, utilizando fraudulentamente la figura de los desplazamientos transnacionales para eludir las normas que resultan de aplicación y abaratar costes salariales tributarios y de Seguridad Social, con los graves perjuicios que tales prácticas ocasionan.

El Comité Europeo define el *dumping social* como "*aquellas prácticas que pretenden mediante sociedades ficticias eludir las normas de acceso al mercado o que son contrarias a tal normativa con el objetivo de obtener ventajas competitivas*". Para evitarlo se hace necesaria la adopción de medidas para el control y mejora de las condiciones de transparencia y de competencia en el sector del transporte por carretera.

En materia sociolaboral, la Directiva (UE) 2020/1057, por un lado viene a impulsar los controles concertados conjuntamente entre la Inspección de Transportes y la de Trabajo y Seguridad Social no solo en carretera, sino también en los locales de las propias empresas y adicionalmente establece la obligatoriedad de enviar las declaraciones de desplazamiento, en los casos que sea de aplicación, comunicaciones que estarán disponibles para las autoridades a través de la plataforma IMI permitiendo un mayor control de la situación de desplazamiento del conductor.

En esta línea, las Inspecciones de Transportes y las Inspecciones de Trabajo y Seguridad Social realizarán actuaciones conjuntas con el fin de reforzar, mejorar y ampliar la lucha contra el fraude para evitar las contrataciones de trabajadores mediante empresas buzón.

Otro campo de inspección sobre transportistas comunitarios no nacionales, conforme a lo establecido del Reglamento 1072/2009, es la comprobación de las condiciones en las operaciones de cabotaje.

Según dicho Reglamento el transportista que realice transporte de cabotaje tiene que acreditar fehacientemente, haber realizado un transporte internacional entrante, así como cada uno de los transportes consecutivos de cabotaje llevados a cabo en orden a cumplir los dispuesto reglamentariamente para operaciones de cabotaje.

3.1.3 Formas de organización societaria

Las sociedades cooperativas en el sector del transporte se pueden clasificar en cooperativas de transportistas (que son la versión de las cooperativas de servicios en el sector de transporte) y las cooperativas de trabajo asociado.

Mientras las cooperativas de transporte se integran por socios que individualmente, son titulares de la autorización necesaria para el ejercicio de la profesión; las cooperativas de trabajo asociado tienen por objeto proporcionar a sus socios puestos de trabajo, mediante su esfuerzo personal y directo, a tiempo parcial o completo, a través de la organización en común de la prestación de servicios de transporte para terceros.

En las cooperativas de trabajo asociado es la propia cooperativa la que actúa como “empresa de transporte” al ser la titular de una autorización de transporte prestando servicios con sus vehículos propios y contratando y facturando en nombre propio.

La creación, constitución y funcionamiento de las cooperativas, en cualquiera de sus modalidades - y particularmente las de trabajo asociado- provocan frecuentes situaciones en las que está en discusión el uso fraudulento de la forma societaria bajo cualquiera de las distintas fórmulas en las que se presenta en el derecho del trabajo.

Por otra parte, la LOTT considera infracción quienes, aun siendo integrantes de una persona jurídica titular de una autorización de transporte o de operador de transporte, contraten o facturen en nombre propio la prestación de servicios de transporte a terceros o a la propia persona jurídica de la que formen parte sin ser ellos mismos, a su vez, titulares de tal autorización.

En este sentido, en 2025 se controlarán las cooperativas en el sector del transporte en las que no existe una verdadera relación societaria o que estén encubriendo las obligaciones y responsabilidades que son exigidas a las empresas de transportes. Este control se extiende a la detección de los falsos autónomos y fraude fiscal contando activamente para ello con la colaboración de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y de la Agencia Tributaria.

3.1.4 Plataformas intermediarias y de consumo colaborativo

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 la ordenación y seguridad en el transporte se refiere e incidiendo en la libre y ordenada competencia entre las empresas que operan en el mercado.

Se realizarán inspecciones sobre las áreas de negocio para el consumo colaborativo en materia de movilidad que puedan ocultar diversas formas de fraude y encubren una actividad empresarial que deba ser considerada como de servicios profesionales de transporte, sea tanto de viajeros como de mercancías.

3.2 Requisitos de conductores

3.2.1 Certificado Aptitud Profesional (CAP)

A nivel comunitario las Directivas (UE) 2018/645 y 2003/59/CE establecen la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera.

El Real Decreto 284/2021, incorpora las Directivas al ordenamiento jurídico español y regula la obtención del certificado de aptitud profesional (CAP), acreditativo de la



correspondiente cualificación inicial, y la realización de los cursos de formación continua, necesario para la conducción por vías públicas españolas de vehículos que efectúen una actividad de transporte por carretera y pertenezcan a empresas establecidas en cualquier Estado miembro de la Unión Europea.

3.2.2 Certificado de conductor de terceros países

La Orden TRM/59/2025 establece la necesidad de disponer de un certificado de conductor para la realización de la actividad de transporte por conductores de terceros países -no nacionales de un estado miembro de la Unión Europea o residente de larga duración en él- en el transporte internacional de mercancías por carretera, y en ella se dictan las normas para su expedición, contenido, características y plazo de validez.

Se comprobarán las condiciones de uso de este certificado para evitar su uso fraudulento.

3.2.3 Tiempos de conducción y descanso

El control de los tiempos de conducción y descanso es uno de los objetivos prioritarios de la Inspección del Transporte y de las Fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera.

Respecto al control de las jornadas de trabajo de los conductores profesionales, el mismo viene impuesto por la Directiva 2006/22/CE donde establece el número mínimo de las jornadas de trabajo que se deben controlar para verificar el cumplimiento de los Reglamentos (CE) 561/2006 y 165/2014.

La citada Directiva obliga a controlar al menos el 3% de las jornadas de trabajo que se produzcan en cada uno de los estados miembros en el sector del transporte por carretera.

Como novedad, a partir del 1 de enero de 2025, según lo dispuesto en el Paquete de Movilidad I, deben estar equipados con un tacógrafo inteligente versión 2 los vehículos en servicio que tenían instalado un tacógrafo analógico o digital de primera generación que realicen transporte internacional. En cuanto a los vehículos en servicio equipados con tacógrafo inteligente de versión 1, deberán sustituir ese tacógrafo por uno de generación 2 a partir del 18 de agosto de 2025 para realizar el transporte internacional.

En una fase posterior (1 de julio de 2026) se hará obligatorio para los vehículos comerciales ligeros (de más de 2,5 t) que participen en operaciones de transporte internacional.



3.3 Mercancías

3.3.1 Exceso de peso

Los excesos de peso en los vehículos de transporte de mercancías sobre la masa máxima autorizada, aparte de los daños que producen en la infraestructura y del peligro que suponen para la seguridad vial, distorsionan la competencia y la ordenación del transporte, al aumentar de forma considerable su oferta.

Los excesos de peso sobre la masa máxima autorizada tanto del vehículo como por eje se reputan en la LOTT como infracciones que deben de ser controladas por la Inspección de Transportes.

3.3.2 Mercancías peligrosas

Aparte de la regulación específica del transporte de mercancías peligrosas, contenida en el ADR, la Directiva (UE) 2022/1999, relativa a procedimientos uniformes de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera, se aplicará a los controles que los Estados miembros ejercen sobre el transporte de mercancías peligrosas por carretera.

Para la inspección de este tipo de transportes, es de aplicación la Resolución de 21 de noviembre de 2005, de la Dirección General de Transportes por Carretera, sobre la inspección y control por riesgos inherentes al transporte de mercancías peligrosas por carretera.

La peligrosidad que entrañan los accidentes en que se ven involucrados vehículos que transportan mercancías peligrosas, así como la alarma social que generan tales accidentes, aconsejan priorizar el control sobre este tipo de transporte.

Se continuará colaborando con el Consejo de Seguridad Nuclear (CSN) en actividades de formación en desarrollo del Convenio de Colaboración entre DGTCF y el CSN.

3.3.3 Morosidad

Las disposiciones de la Directiva 2000/35/CE fueron objeto de transposición al ordenamiento español a través de la Ley 3/2004, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad posteriormente modificadas ambas por la Directiva 2011/7/UE y la Ley 15/2010 respectivamente.

También la Ley 15/2009, del contrato de transporte terrestre de mercancías incluye disposiciones relativas a la demora en el pago del precio de transporte.

Por su parte la LOTT tipifica como infracción el incumplimiento del plazo máximo legal de pago de sesenta días.

La lucha contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera constituye una de las prioridades de la Inspección de Transportes ya que la morosidad influye negativamente en la liquidez de las empresas, complicando su gestión financiera y afectando a su competitividad y rentabilidad.

3.3.4 Precio del transporte

El precio convenido del transporte, así como el importe de los gastos relacionados con él que deberán cubrir el total de los costes efectivos es uno de los controles establecidos por el Real Decreto-ley 14/2022, de 1 de agosto, de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte.

En este sentido la LOTT incorpora infracciones para garantizar que el precio del transporte sea superior a los costes y gastos del transportista efectivo.

Los servicios de inspección controlarán el contenido de las cartas de porte y la emisión de las mismas, cuando correspondan, así como aquellos otros documentos contractuales en los que venga reflejado, y, en el caso que proceda, se analizará si el precio pagado cubre la totalidad de los costes del servicio.

3.3.5 Prohibición de carga y descarga de la mercancía

El Real Decreto-ley 3/2022 introduce la limitación de la participación de los conductores profesionales en las operaciones de carga y descarga de las mercancías salvo en determinados supuestos justificados.

Para mejorar la seguridad del conductor y al objeto de equilibrar y dotar de mayor transparencia a la relación contractual asimétrica entre las partes del contrato de transportes se hace necesario garantizar mediante la inspección de transportes esta limitación a las operaciones de carga y descarga de los transportistas.

3.4 Viajeros

Los servicios de transporte de viajeros además de las disposiciones comunes recogidas en apartados anteriores para el ejercicio del transporte público por carretera deben de cumplir los requisitos adicionales que a continuación se indican y que también deben de ser supervisados por la Inspección de Transportes.

3.4.1 Transporte público regular de viajeros de uso general

Acorde a la LOTT, los transportes públicos regulares de viajeros de uso general tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la Administración y su prestación se llevará



a cabo por la empresa a la que la Administración adjudique el correspondiente contrato de gestión.

El contratista habrá de prestar el servicio en las condiciones fijadas en el contrato debiendo respetar, además, cuantas otras obligaciones se encuentren establecidas reglamentariamente en la legislación nacional y europea.

3.4.2 Derechos europeos de los viajeros de autobús

En los transportes en autobús y autocar, el transportista responderá de las obligaciones establecidas frente a los viajeros, en los términos previstos en el Reglamento (UE) 181/2011.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMS) es el organismo de aplicación nacional designado por la Administración General del Estado para garantizar el cumplimiento del Reglamento (UE) nº 181/2011 sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar ejerciendo esta función mediante la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril (DGTFCF) y sus servicios de inspección.

3.4.3 Transporte escolar y de menores

La LOTT clasifica el transporte de escolares como transporte público regular de viajeros de uso especial e introduce las tipificaciones de infracción administrativa que se pueden producir en este tipo de transporte y en el de menores. Por su parte el Real Decreto 443/2001 establece las condiciones de seguridad del transporte escolar y de menores.

La alarma social que se produce en caso de accidente en este tipo de transporte hace que deba de ser objeto prioritario de la inspección de transporte terrestre.

3.4.4 Arrendamiento de vehículos con conductor

El arrendamiento de vehículos de turismo con conductor constituye una modalidad de transporte de viajeros y su ejercicio estará condicionado a la obtención de la correspondiente autorización, de conformidad con lo dispuesto en la LOTT.

La LOTT en base a la modificación introducida por el Real Decreto-ley 13/2018 incluye las infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor.

La vigilancia en la prestación de estas formas de transporte en condiciones óptimas y equitativas que permitan la competencia efectiva corresponderá a las Comunidades Autónomas que establecerán los mecanismos necesarios de control dentro de su propio ámbito y atendiendo a sus propias normativas.

4 CONTROLES EN CARRETERA O EN VÍA PÚBLICA

Los controles en carretera se realizarán en lugares distintos y en cualquier momento, deberán cubrir tramos de red viaria de extensión suficiente para dificultar que los puntos de control puedan ser evitados. Estos controles, se organizarán de manera regular en planos internacional, nacional y autonómico, y podrán responder a campañas o concertarse en un momento específico cuando las situaciones así lo requieran.

Los controles de carretera no pueden implicar discriminación por una selección basada exclusivamente en el país de matriculación, el país de residencia del conductor o de establecimiento de la empresa, el origen y destino del trayecto o el tipo de tacógrafo.

En los supuestos en que las fuerzas encargadas de la vigilancia en carretera tuvieran sospechas de incumplimientos en esta materia por parte de empresas, que no puedan comprobar en carretera, lo pondrán en conocimiento de los órganos de inspección del transporte de la Comunidad Autónoma donde presten servicio.

En el plano internacional, la Directiva 2006/22/CE indica que:

Los Estados miembros efectuarán, al menos seis veces al año, controles en carretera concertados de conductores y vehículos objeto de los Reglamentos (CE) nº 561/2006 o (UE) nº 165/2014. Los Estados miembros tratarán además de organizar controles concertados en los locales de las empresas.

Tales controles concertados serán efectuados de forma simultánea por las autoridades de control de dos o más Estados miembros, cada una de ellas en su propio territorio.

La Directiva 2006/22/CE se ha transpuesto tanto por la Resolución de 18 de marzo del 2022, de la Dirección General de Transporte Terrestre como por la Resolución de 6 de mayo de 2022, del Organismo Estatal Inspección de Trabajo y Seguridad Social al ordenamiento jurídico español, de forma que los controles concertados serán efectuados de forma simultánea por las autoridades de control de dos o más Estados miembros, cada una de ellas en su propio territorio, así como se efectuarán controles en los locales cuándo se hayan comprobado en carretera infracciones graves de los Reglamentos (CE) nº 561/2006 o (UE) nº 165/2014 o de la Directiva 2002/15/CE.

España a través de los servicios de inspección del MITMS como miembro activo de organizaciones europeas -como European Roads Policing Network (ROADPOL), Euro Contrôle Route (ECR, actualmente ECR EGTC) o la Autoridad Laboral Europea (ELA)- participará en los controles concertados que organiza en su territorio pudiendo recabar para un mejor desarrollo de la actividad de la participación de los servicios de inspección de la Comunidad Autónoma donde se desarrolle la actividad.



A nivel nacional, se instrumentarán controles coordinados en el tiempo, con todas las Comunidades Autónomas, estableciéndose campañas específicas para dar cumplimiento a los objetivos del Plan de Inspección.

A nivel autonómico, cada Comunidad Autónoma establecerá sus controles ordinarios atendiendo a sus demandas y necesidades específicas.

4.1 Autorizaciones y mercado

4.1.1 Autorizaciones de transporte

En carretera se llevará a cabo el control sobre las autorizaciones y la documentación del transporte que debe llevarse a bordo del vehículo, priorizando las actuaciones sobre vehículos pesados de mercancías, sobre todo de empresas más infractoras de acuerdo con el enfoque basado en riesgo indicado en los principios generales de actuación.

Hay que tener en cuenta, que, en caso de carecer de los documentos pertinentes, las denuncias se presentarán también contra los cargadores. También se controlarán en carretera a los vehículos que tengan adscritas tarjetas de servicio privado complementario, con objeto de detectar posibles transportes públicos efectuados con autorizaciones de esta clase, haciendo mayor hincapié:

1. en los tráficó de corto recorrido, y sobre todo de transporte de obras o de movimiento de tierras; y,
2. en el transporte privado complementario en vehículos de menos de 3,5 t. de masa máxima autorizada (MMA), puesto que no es exigible autorización y allí podría localizarse una bolsa de fraude.

4.1.2 Transportistas comunitarios no nacionales

En el transporte realizado por transportistas comunitarios no nacionales se controlará tanto los servicios de carácter internacional como los interiores (transporte de cabotaje) para comprobar la disponibilidad de licencia comunitaria, las comunicaciones de las declaraciones de desplazamiento y las limitaciones en los transportes de cabotaje.

Para ello se utilizarán los sistemas ERRU e IMI, y también cualquier otro sistema de información disponible.

La versión G2V2 de los tacógrafos inteligentes, obligatoria en 2025 para vehículos pesados dedicados al transporte internacional, permiten la grabación automática de datos en el paso fronterizo y el registro de ubicación en operaciones de carga y/o descarga, por lo que se constituirá en una herramienta fundamental en los controles de carretera en este año 2025 para transportistas no residentes.

Desde 2022, los vehículos o conjuntos de vehículos de entre 2,5 y 3,5 toneladas utilizados en el transporte internacional de mercancías (vehículos comerciales ligeros) necesitan una licencia comunitaria. Por lo tanto, deberá llevarse una copia auténtica de la licencia comunitaria a bordo de cada vehículo comercial ligero con licencia utilizado en el transporte internacional de mercancías, incluso cuando realicen operaciones de cabotaje. La obligación de utilizar tacógrafos y las normas sobre tiempos de conducción y descanso se aplicarán a esos vehículos industriales ligeros a partir del 1 de julio de 2026.

Se programarán controles en carretera concertados de transportes de cabotaje con los países limítrofes, junto con las Comunidades Autónomas donde se hayan detectado más incidencias en materia de transporte internacional, llevándose actuaciones conjuntas con el objeto de mejorar la armonización de las prácticas de control en toda la Unión y contribuir a la igualdad de trato de los conductores y las empresas de transporte por carretera.

4.2 Requisitos de conductores

4.2.1 Certificado Aptitud Profesional (CAP)

La inspección en controles de carretera sobre el del Certificado Aptitud Profesional (CAP) se centrará fundamentalmente en:

1. Para conductores de empresas establecidas en España: El control del CAP se realizará directamente en carretera conjuntamente con el control del permiso de conducir.
2. Para los conductores de otros estados miembros de la Unión Europea: el permiso de conducir tendrá el código comunitario 95 o en su caso dispondrán de la tarjeta de cualificación del conductor.

4.2.2 Certificado de conductor de tercer país.

Cuando el conductor del vehículo sea nacional de un tercer país no perteneciente a la Unión Europea se controlará en carretera que además de contar con la preceptiva autorización administrativa habilitante para la prestación, la disponibilidad del preceptivo certificado de conductor de tercer país.

4.2.3 Tiempos de conducción y descanso

En el año 2025, con un parque de 490.481 vehículos obligados a llevar tacógrafo, el porcentaje del 3% previsto en la Directiva 2006/22/CE calculado sobre 225 jornadas de trabajo anuales, representaría un mínimo de 3.310.747 jornadas de conductores a inspeccionar; de las cuales en carretera se controlará, acorde a la misma Directiva, como mínimo el 30% lo que supone 993.224 jornadas a controlar en carretera en 2025.



La Subdirección General de Inspección del Transporte por Carretera y Ferrocarril ha facilitado a la ATGC y a cada Comunidad Autónoma, información sobre la cuantificación de jornadas a controlar en cada una de ellas distribuidas proporcionalmente en función del número de vehículos obligados a llevar tacógrafo.

Las fuerzas encargadas del control y la vigilancia del transporte utilizarán los equipos capaces de transferir y analizar los datos contenidos en las memorias de la unidad instalada en el vehículo y en la tarjeta de conductor para controlar, a partir del 1 de enero de 2025, 56 jornadas de conducción.

Además, en los controles en carretera, en función de la fecha de matriculación del vehículo y del tipo de operación que está realizando se verificará que la versión del tacógrafo instalado es la adecuada.

Se comprobará que las tarjetas de tacógrafo digital utilizadas reúnan los requisitos de validez administrativa, y con carácter prioritario, se comprobará el uso de tarjetas de conductor por conductores que no son sus titulares o el uso de tarjetas no válidas.

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil vigilará posibles delitos de manipulación de tacógrafo y otros relacionados con falsedad documental -incluida la modificación de su software por medios telemáticos- poniendo en conocimiento de la Inspección de transportes aquellas empresas denunciadas por estos hechos.

4.3 Mercancías

4.3.1 Exceso de peso

Con objeto de aumentar la eficacia inspectora de este tipo de controles, se llevarán a cabo, a nivel nacional controles de larga duración con la participación de la Administración del Estado y todas las Comunidades Autónomas.

Hay que tener en cuenta, que, en caso de carecer de los documentos pertinentes, las denuncias se presentarán también contra los cargadores, siempre que estos tengan su residencia en España. Mediante coordinación entre Comunidades Autónomas se comunicará al órgano de inspección de la Comunidad donde tenga su residencia el cargador, para que, si procede, se realicen las inspecciones correspondientes.

Se realizarán los controles de manera coordinada con las Comunidades Autónomas en puntos donde se ha observado mayor frecuencia de este tipo de infracciones como es el caso particular puertos u otros.

Con la finalidad de controlar las furgonetas con exceso de peso, se organizarán también controles coordinados con las Comunidades Autónomas en los momentos de mayor tránsito de este tipo de vehículos.



4.3.2 Mercancías Peligrosas

La Directiva (UE) 2022/1999 establece que, a fin de efectuar los controles, los Estados miembros utilizarán la lista de control que figura en su anexo I. Un ejemplar de dicha lista deberá entregarse al conductor del vehículo a fin de simplificar o evitar, en lo posible, controles ulteriores.

En cuanto al transporte por carretera de material radiactivo, en 2025 se realizarán controles de estos transportes de manera conjunta con el Consejo de Seguridad Nuclear (CSN).

4.4 Viajeros

4.4.1 Transporte escolar y de menores

Al desarrollarse, este tipo de transporte, íntegramente dentro del territorio de las Comunidades Autónomas, este tipo de control se concretará en los propios planes de inspección de las Comunidades Autónomas, llevándose a cabo cuando se tenga previsto que la mayor parte de las autorizaciones específicas se hayan otorgado.

A estos efectos se dispondrán campañas coordinadas de control del transporte escolar en carretera que podrán coincidir con las establecidas por la Dirección General de Tráfico.

4.4.2 Servicios de los vehículos de alquiler con conductor

Las comunidades autónomas son las Administraciones que, teniendo en cuenta las concretas circunstancias del transporte y movilidad en su ámbito territorial, pueden precisar de forma más eficiente las condiciones de prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor y por tanto considerar en sus planes de inspección las actuaciones sobre estos servicios.

Para garantizar el efectivo control de las condiciones de prestación de los servicios por parte de las distintas Administraciones Públicas, la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril del MITMS ofrece el acceso al registro de comunicaciones de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor de los órganos competentes en materia de transporte de las comunidades autónomas y de aquellas entidades locales que así lo soliciten.



5 CONTROLES EN EMPRESAS

Los controles en empresas se podrán realizar íntegramente de modo documental mediante administración electrónica o incluyendo actuaciones que impliquen también comprobaciones in situ en los locales de las empresas.

5.1 Autorizaciones y mercado

5.1.1 Autorizaciones de transporte

La actividad de transporte ha de realizarse al amparo de la correspondiente autorización cuyo otorgamiento determina el cumplimiento de todos los requisitos exigidos por la normativa para el acceso a la profesión y al mercado garantizando una competencia leal de las empresas.

En las empresas de transporte, con independencia de cualesquiera otras actuaciones que puedan llevarse a cabo, se comprobará el cumplimiento de los requisitos establecidos en la LOTT en el sentido de que llevan a cabo su 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 aquéllos los servicios contratados.

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

Es necesario adoptar las medidas necesarias no solo para proceder al control de las autorizaciones en vigor como a las empresas que no hayan realizado el visado de las mismas.

En este sentido se inspeccionará también a las empresas, cuyas autorizaciones hayan sido dadas de baja, por no realizar el visado, en el Registro de Empresas y Actividades 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 en baja temporal o definitiva, para comprobar que no están realizando transporte de mercancías.

Con esta actuación se evita que vehículos que carecen de autorización, por no haber realizado el trámite del visado, realicen transporte compitiendo de forma desleal con aquellas otras empresas que sí han superado dicho trámite.



5.1.1.1 Gestor de transporte

El 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 reglamentaria.

Será necesario comprobar la competencia profesional del gestor, su vinculación con la empresa, el desarrollo de las funciones señaladas en el ROTT, así como la comprobación de que estos se encuentren dados de alta durante todo el periodo 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 considerarán elementos determinantes que señalan el incumplimiento de sus funciones por parte del gestor de transporte.

5.1.2 Transportistas comunitarios no nacionales

En 2025 se fomentará la colaboración entre la Inspección de Transportes y la Unidad Especial de Coordinación en la Lucha contra el Fraude en el Trabajo Transnacional del Organismo Estatal Inspección de Trabajo y Seguridad Social (OEITSS) para llevar a cabo actuaciones conjuntas a tanto a nivel nacional como coordinadas con otros estados miembros y amparadas por la Autoridad Laborar Europea (ELA).

Se utilizará en estas inspecciones el módulo de transporte de la herramienta IMI, para comprobar en comunicación con otros países los requisitos del Reglamento Comunitario 1071/2009 en lo que a requisitos de establecimiento se refiere.

El Reglamento (UE) 2023/2381 por el que se establecen las normas comunes relativas a la interconexión de los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera (ERRU), introduce también novedades que mejorarán en 2025 los controles de las empresas de transporte.

El control se extenderá también a las empresas cargadoras 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.

5.1.3 Formas de organización societaria

Cuando la empresa transportista objeto de inspección revista la forma de cooperativa de trabajo asociado se deberá controlar si los socios facturan servicios de transporte a la



propia cooperativa o bien realizan la facturación encubriendo los servicios de transporte mediante actividades simuladas.

La normativa de transportes señala que únicamente podrán emitir facturas en nombre propio por la prestación de servicios de transportes quien sea titular de una autorización que habilite para realizar transporte cualquiera que sea la forma jurídica que revista el titular de la autorización.

La detección de cualquier irregularidad en actuaciones llevadas a cabo únicamente por la Inspección de transportes será trasladada a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y a la Agencia Tributaria.

5.1.4 Plataformas intermediarias y de consumo colaborativo

Se verificará la disponibilidad, en su caso, de habilitaciones y autorizaciones reglamentariamente previstas para el ejercicio de la actividad, en este tipo de servicios de intermediación de transporte tanto de viajeros como de mercancías.

5.2 Requisitos de conductores

5.2.1 Certificado Aptitud Profesional (CAP)

Las Comunidades Autónomas procederán a inspeccionar el cumplimiento de las empresas autorizadas en su territorio como centros de formación con las condiciones en la impartición de los cursos, de acuerdo con la normativa vigente.

Los inspectores verificarán que estos centros disponen de algún procedimiento de control de asistencia que garantice que se impide la suplantación de identidad de los alumnos.

5.2.2 Certificado de conductor de tercer país.

De conformidad con lo dispuesto en la Orden TRM/59/2025 de 20 de diciembre, las empresas deben solicitar un certificado de conductor para la realización de la actividad de transporte público internacional de mercancías por carretera cuando el conductor sea un nacional de un tercer país no perteneciente a la Unión Europea y que no sea residente de larga duración, debiendo acreditar el alta en Seguridad Social del conductor entre otros requisitos.

No obstante, con independencia de la comprobación en su expedición y el control que se lleva a cabo en carretera, es necesario comprobar por la Inspección que se ha devuelto al órgano expedidor, de manera inmediata, el certificado de conductor y la copia legalizada del mismo tan pronto como dejen de cumplirse las condiciones que dieron lugar a su expedición y, especialmente, cuando el conductor cause baja en la empresa.

A través del cruce de datos con la Seguridad Social, se comprobará aquellos trabajadores que ya no están dados de alta en la Seguridad Social y mediante selección se solicitará el justificante de la devolución o su nueva contratación.

5.2.3 Tiempos de conducción y descanso

En el análisis en carretera de las actividades de los conductores no se puede detectar la totalidad de las infracciones que se pueden cometer en materia de tiempos de conducción y descanso y por tanto se hace preciso realizar este tipo de inspección mediante inspecciones a empresas a fin de verificar si se cumple esta normativa.

En el año 2025, con un parque de 490.481 vehículos obligados a llevar tacógrafo, en el momento de elaborar el presente Plan, el citado porcentaje del 3%, calculado sobre 225 jornadas de trabajo anuales, representaría un control mínimo de 3.310.747 jornadas de conductores para dar cumplimiento a esta Directiva.

También esta Directiva exige que de ese 3%, al menos un 50% de las jornadas de trabajo se controlen en la sede de las empresas, lo que representarían 1.655.373 jornadas de conductores a controlar en las empresas.

A estos efectos, la Subdirección General de Inspección ha facilitado a cada Comunidad Autónoma, información sobre la cuantificación de jornadas a controlar por cada una de ellas en las sedes de empresa.

La inspección actuará asimismo priorizando:

- empresas con mayor frecuencia infractora según el enfoque basado en riesgo descrito en el apartado de principios generales de actuación;
- empresas sobre las que se hayan recibido informes de las fuerzas encargadas de la vigilancia en carretera:
 - o cuando éstas tuvieran sospechas de incumplimientos que no han podido comprobar en los controles de carretera;
 - o conteniendo denuncia por manipulación del tacógrafo y del limitador de velocidad;
- empresas titulares de vehículos pesados provistos de autorización para efectuar transporte internacional;
- empresas sobre las que exista denuncia o petición fundada de actuación según lo descrito en el apartado de principios generales en cuanto a colaboración del sector y usuarios;
- empresas con reiterada falta de colaboración con los Servicios de Inspección por negativa u obstrucción a aportar la documentación solicitada por la inspección.

El período para controlar en las empresas será, por regla general, de 56 días, pudiendo ser incrementado a criterio del órgano de inspección actuante cuando aquéllas hayan sido sancionadas de forma reiterada o se haya detectado alguna manipulación del tacógrafo en los vehículos.



Se realizarán muestreos de todo tipo de empresas para dar cobertura a empresas de distinta dimensión.

En estas inspecciones se comprobará también que los conductores se encuentran dados de alta en Seguridad Social en el epígrafe correspondiente. En el caso de que se detecten conductores en situación irregular, o exceso de horas sobre el máximo de jornada laboral efectiva 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, comprobando que el uso de las tarjetas de conductor es exclusivo de sus titulares.

5.3 Mercancías

5.3.1 Morosidad

Será necesario comprobar la facturación de las empresas y los justificantes del pago de cada una de las facturas emitidas correspondientes a los servicios de transporte, para constatar 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 detecte incumplimiento en el pago fuera del periodo determinado por la ley.

5.3.2 Precio del transporte

Se inspeccionará, en los casos de contratos referidos a un único envío, que el pago al transportista efectivo cubre 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 estos efectos, para poder determinar los costes individuales efectivos se utilizará la estructura de partidas de costes del observatorio de costes del transporte de mercancías por carretera elaborado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Hay que añadir, que, a efectos de inspección, el reflejo del precio convenido en las cartas de porte -o en los documentos en los que figure-, constituye un elemento importante para el control de los precios del transporte, por lo que serán objeto de un control exhaustivo por parte de la inspección de transportes.

5.3.3 Prohibición de carga y descarga de la mercancía

Las reglas sobre la participación en la carga y descarga de las mercancías requieren el control presencial por parte de los Inspectores de Transportes en los lugares donde se realizan la carga y descarga con la finalidad de proceder al control de la participación de los conductores en estas tareas señaladas y sus posibles excepciones.

A la hora de programar los controles, con el fin de ser más efectivos, se realizarán en aquellos puntos donde se pueda detectar un mayor volumen de actividad de transportes como puede ser los puertos, polígonos industriales, grandes cargadoras o centros logísticos.

5.4 Viajeros

Los controles de empresas de transporte de viajeros también se llevarán a cabo en las estaciones de autobuses, de trenes, aeropuertos, puertos y en aquellos lugares donde haya una mayor concentración de la demanda controlando especialmente el transporte de viajeros realizado en aquellos vehículos de hasta 9 plazas.

5.4.1 Transporte público regular de viajeros de uso general

El contratista del servicio público habrá de prestar el servicio en las condiciones fijadas en el contrato de gestión. Por tanto, se monitorizará el cumplimiento por parte del adjudicatario de las obligaciones adquiridas mediante los distintos contratos de gestión de los servicios públicos de los transportes regulares de viajeros, en particular en lo relativo a:

- Tráficos;
- Itinerario;
- Número de expediciones;
- Prestaciones mínimas;
- Número de vehículos y sus características;
- Dotación de personal
- Instalaciones fijas; y,
- Tarifas.

Los servicios de inspección de transporte terrestre de la Administración General del Estado o, en su caso, de aquella Comunidad Autónoma en que se domicilie la concesión, en la planificación de las inspecciones de su competencia prestará especial atención a las denuncias y quejas recurrentes de los usuarios que puedan suponer patrones de deficiencias en la prestación del servicio por parte del contratista.



5.4.2 Derechos europeos de los viajeros de autobús

La inspección de transportes de la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril (DGTCF) del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMS) velará por el que transportista responda a las obligaciones establecidas frente a los viajeros, en los términos previstos en el Reglamento (UE) n.º 181/2011.

Para garantizar el cumplimiento del Reglamento planificará inspecciones sobre los derechos recogidos en él, con especial atención a los patrones de infracción que se observen de las reclamaciones sobre los derechos europeos que no hayan sido satisfechos por la empresa transportista y manifestadas por los usuarios.

5.4.3 Transporte escolar y de menores

Al desarrollarse el transporte escolar íntegramente dentro del territorio de las Comunidades Autónomas, su control se concretará también en los propios planes de inspección de las Comunidades Autónomas.

Cuando se realice una inspección a empresas que realicen servicios de transporte escolar, será necesario controlar que se mantienen las condiciones de autorización, incidiendo especialmente en las condiciones relativas a los vehículos y sus conductores.



6 SEGUIMIENTO Y RESULTADOS DEL PLAN

El Plan está orientado a la obtención de resultados, por lo que será necesario que cada administración inspectora cuantifique las actuaciones realizadas y realice un seguimiento estadístico de los datos obtenidos.

Para consolidar dichos datos, antes de finalizar el primer trimestre del año 2026 las Comunidades Autónomas enviarán a la Subdirección General de Inspección de Transporte por Carretera y Ferrocarril del MITMS los resultados de la actuación inspectora a efectos de que se elaboren los datos estadísticos generales resultantes de la ejecución del presente Plan de Inspección del Transporte por Carretera del año 2025.

Los datos a suministrar y la forma de llevarlo a cabo se acordarán por el Grupo de Inspección de Apoyo a la Comisión de Directores Generales de Transporte en materia de Inspección y se dará difusión a su grado de cumplimiento.

7 REFERENCIAS NORMATIVAS

Directiva (UE) 2022/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de octubre de 2022 relativa a procedimientos uniformes de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera.
Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de septiembre de 2008 sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas
Directiva (UE) 2020/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y por la que se modifican la Directiva 2006/22/CE en lo que respecta a los requisitos de control del cumplimiento y el Reglamento (UE) n° 1024/2012.
Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera.
Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) n° 3820/85 y (CEE) n° 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo.
Directiva 96/53/CE del Consejo de 25 de julio de 1996 por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional
Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.
Ley 15/2010, de 5 de julio, de modificación de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales.
Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.
Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales.
Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.
Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera.
Orden FOM/2607/2010, de 1 de octubre, por la que se establecen los requisitos que deben cumplir los formadores que impartan los cursos de cualificación inicial y formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera.
Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, por la que se regula el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera.
Orden TRM/59/2025, de 16 de enero, por la que se regula el certificado de conductor para la realización de la actividad de transporte público internacional de mercancías por carretera.
Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.
Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.
Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.
Real Decreto 253/2024, de 12 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y se modifica el Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera y por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.
Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores.
Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera.
Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre, sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor.
Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.
Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, por el que se establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera.
Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.
Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español.
Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
Real Decreto-ley 14/2022, de 1 de agosto, de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, en materia de becas y ayudas al estudio, así como de medidas de ahorro, eficiencia energética y de reducción de la dependencia energética del gas natural.
Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística, y por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras
Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística, y por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras.
Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, por el que se adoptan y prorrogan determinadas medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania, de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad; de transposición de Directivas de la Unión Europea en materia de modificaciones estructurales de sociedades mercantiles y conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores; y de ejecución y cumplimiento del Derecho de la Unión Europea.
Reglamento (CE) nº 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera.
Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) nº 3821/85 y (CE) nº 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo.
Reglamento (CE) nº 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I).
Reglamento (CE) nº 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo.
Reglamento (CE) nº 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 561/2006.

Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 561/2006 en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) nº 165/2014 en lo que respecta al posicionamiento mediante tacógrafos.
Reglamento (UE) 2020/1055 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifican los Reglamentos (CE) nº 1071/2009, (CE) nº 1072/2009 y (UE) nº 1024/2012 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector del transporte por carretera.
Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías.
Reglamento (UE) nº 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.
Reglamento (UE) nº 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2006/2004.
Reglamento de Ejecución (UE) 2016/480 de la Comisión, de 1 de abril de 2016, por el que se establecen las normas comunes relativas a la interconexión de los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1213/2010 de la Comisión (Texto pertinente a efectos del EEE)
Reglamento de Ejecución (UE) 2022/695 de la Comisión de 2 de mayo de 2022 por el que se establecen disposiciones de aplicación de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la fórmula común para calcular la clasificación de riesgos de las empresas de transporte.
Reglamento de Ejecución (UE) 2023/2381 de la Comisión, de 29 de septiembre de 2023, que modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/480 por el que se establecen las normas comunes relativas a la interconexión de los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera.
Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1886 de la Comisión, de 10 de julio de 2024, por el que se establecen las disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) n.o 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al contenido de la formación inicial y continua de los controladores para el análisis de los datos registrados y la comprobación de los tacógrafos.
Reglamento de Ejecución (UE) 2024/949 de la Comisión, de 27 de marzo de 2024, por el que se establece un formulario común para las solicitudes de reintegro y de indemnización de los viajeros de ferrocarril por retrasos, pérdida de enlaces y cancelaciones de servicios ferroviarios de conformidad con el Reglamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo.
Resolución de 10 de octubre de 2022 de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se establecen las condiciones mínimas que han de cumplir las aplicaciones informáticas y los formularios electrónicos de reclamaciones de los usuarios del transporte por ferrocarril, y se publica la información del servicio web para el envío de dichas reclamaciones.
Resolución de 13 de marzo de 2023, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se anuncia la entrada en funcionamiento del Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor.
Resolución de 18 de marzo de 2022, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se establecen los controles mínimos sobre las jornadas de trabajo de los conductores en el transporte por carretera.
Resolución de 21 de noviembre de 2005, de la Dirección General de Transportes por Carretera, sobre la inspección y control por riesgos inherentes al transporte de mercancías peligrosas por carretera.
Resolución de 22 de mayo de 2023, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se establecen los sistemas y las características que deben reunir los documentos de control administrativo en soporte electrónico exigidos en los transportes por carretera.
Resolución de 23 de julio de 2020, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se establecen las características que deben reunir los sistemas de control biométrico en los centros de formación de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera.
Resolución de 24 de julio de 2020, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se establecen las condiciones que deben cumplir las aplicaciones informáticas y los formularios electrónicos de reclamaciones de los usuarios de los servicios públicos de transporte regular de uso general.

Resolución de 3 de diciembre de 2018, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se establece el calendario de visados de las autorizaciones de transporte y de actividades auxiliares y complementarias del transporte.