



11So/Sgit/MB

Madrid, 14 de febrero de 2022

Proyecto de Resolución 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.

La presente resolución se dicta con el fin de incorporar al ordenamiento jurídico español la Directiva 2006/22/CE en su modificación realizada por la Directiva 2020/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de julio de 2020 en lo que respecta a los requisitos de control de su cumplimiento.

Por Resolución de 19 de abril de 2007, de la Dirección General de Transporte por Carretera, se establecieron los controles mínimos sobre las jornadas de trabajo de los conductores en el transporte por carretera, si bien los últimos cambios normativos han venido a establecer normas claras con objeto de garantizar las condiciones de competencia leal y nuevos sistemas en el control del cumplimiento de la normativa, cuya consecuencia es su necesaria modificación.

La evolución de las mejores prácticas en materia de controles, fomentar enfoque común entre las autoridades de control y el avance de los distintos equipos a disposición de las unidades de control, así como la actualización de la gravedad de las infracciones de los Reglamentos 561/2006 o 165/2014 suponen una modificación en los sistemas de control recogidos en la Directiva que se traspone.

Es necesario mantener garantizando que, sin perjuicio de una correcta ejecución de las tareas que impone la Directiva 2006/22, los controles en carretera se efectúen con rapidez y eficacia, a fin de que se realicen en el menor tiempo posible y con el menor retraso para los conductores.

Todo ello sin perjuicio del aumento de la inspección y del control sobre la legislación social ordenadora del transporte por carretera, el fomento del intercambio sistemático entre los Estados miembros, la coordinación de las actuaciones inspectoras y la promoción de la formación continua de los controladores.

Por todo ello, esta Dirección General ha resuelto:

Primero. *Sistemas de control.*

Los órganos competentes para la inspección y control del transporte por carretera organizarán un sistema de controles regulares de tal manera que se controlen, al menos, el 3 por ciento de las jornadas de trabajo de los conductores de vehículos a los que se aplican los Reglamentos (CE) 561/2006 y (UE) n 165/2014. Dicho porcentaje podrá aumentarse al 4 por ciento siempre que, como media, más del 90 por ciento de todos los vehículos controlados estén equipados con un tacógrafo digital.

Al menos el 30 por ciento del número total de las jornadas de trabajo se controlará en carretera y al menos el 50 por ciento en los locales de las empresas.

Los controles, cubrirán cada año una muestra amplia y representativa del número de conductores controlados en la carretera, el número de controles en los locales de las empresas, el número de jornadas de trabajo controladas y el número y tipo de infracciones registradas, y en ella se indicará si el transporte fue de viajeros o de mercancías.



Segundo. *Controles en carretera.*

Los controles en carretera deberán realizarse en lugares distintos y en cualquier momento, cubriendo tramos de red viaria de extensión suficiente para dificultar que los puntos de control puedan ser evitados.

Las autoridades encargadas de la inspección velarán porque se adopten las disposiciones necesarias para implantar puntos de control en o cerca de carreteras existentes y en proyecto, para que, si fuera preciso, las gasolineras y otros lugares seguros puedan servir de puntos de control.

Asimismo, las citadas autoridades se ocuparán de que los controles se lleven a cabo según un sistema de rotación aleatorio, velándose por lograr un equilibrio geográfico apropiado.

Los controles serán realizados por personal con los conocimientos adecuados. Los aspectos que deberán comprobarse en los controles en carretera serán los establecidos en la lista que forma la parte A del anexo I de esta Resolución. Para el ejercicio de sus funciones los controladores recibirán el equipo de control estándar, tal y como se establece en el anexo II.

Los controles en carretera deberán realizarse sin discriminación alguna, por parte de los controladores, en cuanto a:

- a) El país donde esté matriculado el vehículo.
- b) El país de residencia del conductor.
- c) El país donde esté establecida la empresa.
- d) El origen y destino del trayecto.
- e) El tipo de tacógrafo, analógico o digital.

Durante el control en carretera, se permitirá que el conductor se ponga en contacto con la sede central de empresa o con el gestor de transportes o cualquier otra persona o entidad para aportar, antes de que finalice dicho control, cualquiera de las pruebas que no se encuentre a bordo del vehículo, sin perjuicio de garantizar el correcto funcionamiento del tacógrafo.

Tercero. *Controles concertados.*

Los órganos competentes para la inspección y control del transporte deberán realizar al menos seis veces al año operaciones concertadas de control en carretera con otros Estados de la Unión Europea. Dichas operaciones deberán realizarse de forma simultánea por parte de las autoridades de control de dos o más Estados miembros, cada una de ellas en su propio territorio.

Asimismo, se organizarán controles concertados en los locales de las empresas.

Cuarto. *Controles en los locales de las empresas.*

Los controles en los locales de las empresas se organizarán según los criterios establecidos en los planes anuales de inspección atendiendo a la experiencia adquirida en relación con las diferentes clases de transporte y empresas.

Se tendrá en cuenta el número, gravedad y frecuencia de las infracciones de acuerdo con el sistema de clasificación de riesgos que tengan las empresas y los resultados de los controles cuando no se hayan detectado ninguna infracción, así como el uso por las empresas de



transporte por carretera que utilicen el tacógrafo inteligente en todos sus vehículos de conformidad con el capítulo II del Reglamento 165/2014.

Se efectuarán, asimismo, cuando se hayan comprobado en carretera infracciones graves a las normas reguladoras de los tiempos de conducción y descanso,

Las empresas con una clasificación de alto riesgo serán objeto de controles más estrictos y frecuentes.

Quinto. *Estadísticas.*

Los órganos competentes para la inspección y control del transporte elaborarán una estadística de los controles organizados que contendrá en todo caso los siguientes datos:

a) Controles en carretera:

Tipo de carretera, es decir, si es autopista, carretera nacional o secundaria, y país de matriculación del vehículo inspeccionado.

Tipo de tacógrafo, analógico o digital.

b) Controles en locales:

Tipo de actividad de transporte: internacional o nacional, viajeros o mercancías, por cuenta propia o por cuenta ajena.

Tamaño del parque de vehículos de la empresa.

Tipo de tacógrafo, analógico o digital.

Sexto. *Informe a la Comisión Europea.*

Cada dos años, se remitirán a la Comisión Europea las estadísticas recopiladas en los controles en carretera y en los locales de las empresas.

Séptimo. *Comunicación de infracciones.*

Las infracciones y sanciones a los tiempos de conducción y descanso tienen que ser comunicadas, al menos cada seis meses, a las autoridades del Estado miembro cuyos residentes las hayan cometido. El intercambio de información también afectará a las sanciones aplicadas por un Estado miembro a sus residentes para las mismas infracciones cometidas en otro Estado miembro.

Asimismo, debe comunicarse la misma información, así como todas las actuaciones realizadas, al órgano que sirve de enlace intracomunitario en esta materia. El informe se confeccionará siguiendo la lista inicial de infracciones que se establece en el anexo III de esta resolución.

Las infracciones y sanciones a los tiempos de conducción y descanso también se comunicarán a petición motivada de un Estado miembro para casos individuales en el plazo de veinticinco días hábiles desde la recepción de la solicitud, salvo que por mutuo acuerdo entre los Estados fijen un plazo más corto. En casos urgentes o que requieran únicamente la simple consulta de registros, como el de un sistema de calificación de riesgos, la información solicitada deberá facilitarse en un plazo de tres días hábiles.



Si se considera que la solicitud no está suficientemente motivada, se informará de ello al Estado miembro solicitante en el plazo de diez días hábiles a partir de su recepción solicitando mayor fundamentación, pudiendo rechazarse si no se amplía la fundamentación.

Cuando sea difícil o imposible atender una solicitud de información o de realización de controles, inspecciones o investigaciones, se informará de ello al Estado miembro solicitante en el plazo de diez días hábiles a partir de la recepción de la solicitud y se explicarán las razones que justifiquen debidamente la dificultad o imposibilidad.

En caso de demoras persistentes a la hora de facilitar la información al Estado miembro a cuyo territorio se ha desplazado el trabajador, se informará a la Comisión.

El intercambio de información contemplado en el presente artículo se llevará a cabo a través del Sistema de Información del Mercado Interior (IMI) establecido por el Reglamento (UE) 1024/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo.

Octavo. *Clasificación de riesgos.*

La Inspección de transportes tendrá en cuenta un sistema de clasificación de riesgos de las empresas basado en el número relativo y la gravedad de las infracciones a los Reglamentos (CE) 561/06 o (CEE) 165/2014 que hayan cometido cada una de las empresas atendiendo a la fórmula de riesgo establecida por la Comisión Europea.

Las empresas con una clasificación de alto riesgo serán objeto de controles más estrictos y frecuentes.

La categoría relativa a las infracciones más graves debe incluir aquéllas en que el incumplimiento a los reglamentos citados cree un alto riesgo de muerte o de lesiones corporales.

Se establece en el anexo III una lista inicial de infracciones del Reglamento (CE) 561/2006 y del Reglamento (UE) 165/2014 y la medida de su gravedad.

Para facilitar la selectividad de los controles en carretera, todas las autoridades de control competentes deberán tener acceso en el momento del control a los datos del sistema nacional de clasificación de riesgos.

Noveno. *Programas de formación.*

Por lo menos una vez al año se pondrán en marcha programas de formación conjuntos con otros Estados de la Unión Europea sobre las mejores prácticas en materia de control y se facilitarán los intercambios de personal entre sus organismos respectivos para el enlace intracomunitario con los organismos equivalentes en otros Estados miembros.

ANEXO I

Parte A **Controles en carretera**

Los aspectos que habrán de comprobarse, en general, en los controles en carretera son los siguientes:



1. Tiempos diarios y semanales de conducción, pausas y períodos de descanso diarios y semanales; también las hojas de registro de las jornadas precedentes que deben hallarse a bordo del vehículo, de conformidad con el artículo 36, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 165/2014 y/o los datos almacenados correspondientes al mismo período en la tarjeta de conductor y/o en la memoria del aparato de control, de conformidad con el anexo II de la presente Directiva, y/o impresiones en papel.

2. Para el período mencionado en el artículo 36, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 165/2014, todos los casos en que se haya excedido la velocidad autorizada del vehículo, definidos como todos los períodos de más de un minuto durante los cuales la velocidad del vehículo exceda los 90 km/h en la categoría de vehículos N 3 o los 105 km/h en la categoría de vehículos M 3 (las categorías N 3 y M 3 tal como se definen en la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo).

3. En su caso, las velocidades instantáneas del vehículo, registradas por el aparato de control dentro de las 24 horas anteriores a la utilización del vehículo.

4. El correcto funcionamiento del aparato de control (verificación de posibles manipulaciones del aparato y/o de la tarjeta de conductor y/o de las hojas de registro), o en su caso, la presencia de los documentos contemplados en el artículo 16, apartado 2, del Reglamento (CE) 561/2006.

5. Ampliación de la duración máxima del tiempo de trabajo semanal hasta sesenta horas según lo establecido en el artículo 4, letra a), de la Directiva 2002/15/CE; otros tiempos de trabajo semanales según lo establecido en los artículos 4 y 5 de la Directiva 2002/15/CE únicamente cuando la tecnología permita realizar controles efectivos.

Parte B

Controles en los locales de las empresas

Además de los aspectos establecidos en la parte A, en los locales de las empresas se controlarán los siguientes:

1. Los períodos de descanso semanal y los tiempos de conducción entre dichos períodos de descanso.

2. El límite quincenal de tiempos de conducción.

3. Las hojas de registro, los datos y las impresiones en papel de la tarjeta de conductor y de la unidad instalada en el vehículo.

4. El cumplimiento de los requisitos sobre la duración media máxima de los tiempos de trabajo semanal, pausas y trabajo nocturno establecidos en los artículos 4, 5 y 7 de la Directiva 2002/15/CE.

5. La observancia de las obligaciones de las empresas en lo que respecta al pago del alojamiento de los conductores y a la organización de su trabajo con arreglo al artículo 8, apartados 8 y 8 bis, del Reglamento (CE) 561/2006.



ANEXO II

Equipo estándar a disposición de las unidades de control

Los órganos competentes de las distintas Administraciones velarán porque las unidades que desempeñen las tareas contempladas en el anexo I dispongan del siguiente equipo estándar:

1. Equipos capaces de transferir datos de la unidad instalada en el vehículo y la tarjeta de conductor del tacógrafo digital, leer los datos y analizar los datos o transmitirlos para su análisis a una base de datos central.
2. Equipos para controlar las hojas de tacógrafo.

ANEXO III

Infracciones

Lista no exhaustiva que ofrece unas directrices sobre lo que puede considerarse como infracciones:

1. Superar los tiempos de conducción diarios, semanales o bisemanales máximos.
2. Hacer caso omiso del período de descanso diario o semanal mínimo.
3. Hacer caso omiso de la pausa mínima.
4. No instalar el tacógrafo de conformidad con las disposiciones del Reglamento (UE) 165/2014.