

ASETRA INFORMA (050-2022; 29-03-2022)

- Inicia su andadura el buzón de denuncias anónimas sobre incumplimientos de la normativa de transporte.
- Observatorio de costes, precios y actividad del ministerio de transportes.
- Resolución sobre los controles mínimos sobre las jornadas de trabajo de los conductores.

INICIA SU ANDADURA EL BUZÓN DE DENUNCIAS ANÓNIMAS SOBRE INCUMPLIMIENTOS DE LA NORMATIVA DE TRANSPORTE

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Dirección General de Transportes Terrestre, ha puesto en funcionamiento el "[Buzón de la Inspección de Transporte por Carretera](#)" en la página web del Ministerio.

Se trata de una de las medidas adoptadas en el acuerdo alcanzado a finales del año 2021 con el Departamento de Mercancías del Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC), en el que se contempló la puesta en marcha en el primer trimestre del 2022 de un **buzón de denuncias anónimas sobre incumplimientos de la normativa de transporte, para facilitar la actividad de la inspección de transporte.**

El buzón, **al que podrá acceder todo aquel conocedor de algún incumplimiento de la normativa de transporte**, facilitará la organización y ejecución de las funciones que la Inspección tiene encomendadas. Constituye una herramienta muy importante en la lucha contra el fraude en materia de transporte terrestre.

Hay que destacar su carácter **anónimo**, de tal manera que el comunicante no tendrá que aportar ningún dato personal y el buzón solo recogerá información sobre las presuntas irregularidades de las que se tenga conocimiento.

Una vez examinados los datos por la Inspección de Transporte Terrestre se procederá, si se considera oportuno, a planificar las actuaciones de la manera más adecuada priorizando aquellas actuaciones sobre las empresas de transporte que pudieran estar causando una mayor distorsión en el mercado.

OBSERVATORIO DE COSTES, PRECIOS Y ACTIVIDAD DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES

Con fecha de 22 de marzo de 2022, se ha celebrado una nueva reunión del grupo de trabajo del **Observatorio de Costes, Precios y Actividad del transporte terrestre**, con las estructuras de costes actualizadas a **31 de enero de 2022**, resumiéndose en los siguientes extremos.

Evolución de costes

En **articulado de carga general** (especialidad más habitual) la **variación** de los costes de octubre de 2021 a enero de 2022 ha sido de un **1,6% (trimestral)**, de julio de 2021 a enero de 2022 de un **4,1% (semestral)** y de enero de 2021 a enero de 2022 de un **9,5% (interanual)**. El **incremento trimestral** se debe en un **52,1% al incremento del coste del combustible**. El **incremento interanual** se debe en un **82,2% al incremento del coste del combustible**.

A 31 de enero de 2022 el **32,8% de los costes** del vehículo articulado de carga general corresponden a los **costes de personal y dietas** y a un **31,3% al coste del combustible**. El resto de los costes vienen por la amortización, costes indirectos, coste de seguros, coste de neumáticos, coste de reparaciones, coste de financiación, peaje, coste de mantenimiento, consumo de disolución de urea y costes fiscales.

Evolución de los precios

En el cuarto trimestre de 2021, los **precios por kilómetro en carga (sin IVA)** **aumentaron respecto al trimestre anterior** para todos los rangos de distancia considerados.

En cuanto a la **variación del precio medio por kilómetro en carga** entre este cuarto trimestre de 2021 y el mismo trimestre del año 2020 ha sido de un **4,1%** para las **distancias de 50 a 100 km**. Y para las **distancias en carga de menores de 50 km** la variación es de un **-2%**, respecto al mismo trimestre el año pasado.

Evolución de la actividad

En el cuarto trimestre de 2021, las **toneladas/kilómetro producidas** y las **toneladas transportadas** han **aumentado respecto al mismo trimestre de 2020** un **5,1%** en el conjunto del transporte público en **toneladas/kilómetro producidas** y un **5,5%** en las **toneladas transportadas**.

El porcentaje de **los kilómetros totales recorridos en vacío por los vehículos pesados de servicio público** ha variado prácticamente nada en el cuarto trimestre de 2021 respecto al mismo trimestre del año 2020.

Pueden descargar:

- Presentación observatorio de costes ([aquí](#)).
- Observatorio de actividad marzo 2022 ([aquí](#)).
- Observatorio de costes enero 2022 ([aquí](#)).
- Observatorio de precios marzo 2022 ([aquí](#)).

RESOLUCIÓN SOBRE LOS CONTROLES MÍNIMOS SOBRE LAS JORNADAS DE TRABAJO DE LOS CONDUCTORES

Con fecha del día 22 de marzo de 2022, se ha publicado en [el Boletín Oficial del Estado la 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.](#)

Mediante esta Resolución **se establecen los controles mínimos sobre las jornadas de trabajo de los conductores en el transporte por carretera** y modifica aquellos que ya se habían impuesto en las Resoluciones de 19 de abril de 2007 y de 5 de junio de 2009.

La administración **se obliga a crear un sistema de controles que garantice que se controle al menos el 3%** de las jornadas de trabajo de los conductores a los que es de aplicación los Reglamentos 561/2006 y 165/2014 (tiempos de conducción y descanso y tacógrafo respectivamente). **Al menos el 30% se controlarán en carretera** y al menos el **50% en los locales de la empresa.**

Los controles en carretera deberán **realizarse 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.**

Durante el control en carretera, se permitirá que el conductor se ponga en contacto con la **sede central de la 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.

Los controles en los locales de las empresas se organizarán según los criterios establecidos en los planes anuales de inspección. 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. 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.

En el **Anexo I de la Resolución** se encuentran los **aspectos** que se tendrán en cuenta en las **inspecciones en carretera y en los locales**. Y estos son:

- **En carretera:**

- Tiempos diarios y semanales de conducción, pausas y períodos de descansos diarios y semanales; también las hojas de registro de las jornadas precedentes que deben hallarse a bordo del vehículo.
- Todos los casos en que se haya excedido la velocidad autorizada del vehículo (del día en curso y de los 28 días anteriores), 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 N3.
- Las velocidades instantáneas del vehículo, registradas por el aparato de control dentro de las 24 horas anteriores a la utilización del vehículo.
- El correcto funcionamiento del aparato de control.
- El aparato de control instalado en el vehículo, a fin de detectar la instalación o utilización de cualquier dispositivo destinado a destruir, suprimir, manipular o falsificar datos, o a interferir con la transmisión electrónica de datos entre los componentes del aparato, o que inhiba o altere los datos de cualquiera de estas maneras antes de su cifrado

- **En los locales:**

- Los períodos de descanso semanal y los tiempos de conducción entre dichos períodos de descanso.
- El límite quincenal de tiempos de conducción.
- Las hojas de registro, los datos y las impresiones en papel de la tarjeta de conductor y de la unidad instalada en el vehículo.
- 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.
