



MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

COMISIÓN DE DIRECTORES
GENERALES DE TRANSPORTE

PLAN DE INSPECCIÓN DEL TRANSPORTE POR CARRETERA **2026**





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	7
2.5	Colaboración con otras autoridades	10
3	ÁREAS DE ACTUACIÓN	12
3.1	Autorizaciones y mercado	12
3.1.1	Autorizaciones del transporte	12
3.1.2	Transportistas comunitarios no nacionales	13
3.1.3	Formas de organización societaria	14
3.1.4	Plataformas intermediarias y de consumo colaborativo	15
3.2	Requisitos de conductores	15
3.2.1	Certificado Aptitud Profesional (CAP)	15
3.2.2	Certificado de conductor de terceros países	15
3.2.3	Tiempos de conducción y descanso	16
3.3	Mercancías	17
3.3.1	Exceso de peso	17
3.3.2	Mercancías peligrosas	17
3.3.3	Morosidad	18
3.3.4	Precio del transporte	18
3.3.5	Prohibición de carga y descarga de la mercancía	19
3.4	Viajeros	19
3.4.1	Transporte público regular de viajeros de uso general	19
3.4.2	Derechos europeos de los viajeros de autobús	19
3.4.3	Transporte escolar y de menores	20
3.4.4	Arrendamiento de vehículos con conductor	20
4	CONTROLES EN CARRETERA O EN VÍA PÚBLICA	22
4.1	Autorizaciones y mercado	23
4.1.1	Autorizaciones de transporte	23
4.1.2	Transportistas comunitarios no nacionales	23
4.1.3	Transportistas de terceros países	24



4.2	Requisitos de conductores	25
4.2.1	Certificado Aptitud Profesional (CAP).....	25
4.2.2	Certificado de conductor de tercer país.	25
4.2.3	Tiempos de conducción y descanso	26
4.3	Mercancías.....	27
4.3.1	Exceso de peso	27
4.3.2	Mercancías Peligrosas	27
4.4	Viajeros	28
4.4.1	Transporte escolar y de menores	28
4.4.2	Servicios de los vehículos de alquiler con conductor	28
5	CONTROLES EN EMPRESAS.....	29
5.1	Autorizaciones y mercado.....	29
5.1.1	Autorizaciones de transporte.....	29
5.1.2	Gestor de transporte.....	30
5.1.3	Transportistas comunitarios no nacionales	30
5.1.4	Formas de organización societaria.....	30
5.1.5	Plataformas intermediarias y de consumo colaborativo.....	31
5.2	Requisitos de conductores	31
5.2.1	Certificado Aptitud Profesional (CAP).....	31
5.2.2	Certificado de conductor de tercer país.	32
5.2.3	Tiempos de conducción y descanso	32
5.3	Mercancías.....	33
5.3.1	Mercancías peligrosas	33
5.3.2	Morosidad	34
5.3.3	Precio del transporte	34
5.3.4	Prohibición de carga y descarga de la mercancía	34
5.4	Viajeros	35
5.4.1	Transporte público regular de viajeros de uso general.....	35
5.4.2	Derechos europeos de los viajeros de autobús	35
5.4.3	Transporte escolar y de menores	36
6	SEGUIMIENTO Y RESULTADOS DEL PLAN.....	37
7	REFERENCIAS NORMATIVAS	38

1 INTRODUCCIÓN Y OBJETIVO DEL PLAN

El Plan de Inspección del Transporte por Carretera (en lo sucesivo Plan de Inspección), 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 (DGTCF) 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.

Hay que añadir que, si bien el Plan de Inspección contiene medidas dirigidas a reducir conductas infractoras que tienen incidencia a escala nacional, podría existir a nivel local, una problemática concreta que sea necesario reconducir. En estos casos, serán 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 de Inspección en su reunión del 29 de enero de 2026.

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.

A lo largo del 2026 se trabajará para la consolidación de este sistema de clasificación de riesgos, introduciéndolo como parámetro en la selección de empresas a inspeccionar. En todo caso, se garantizará 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

De manera complementaria a la función inspectora periódica y aleatoria desarrollada por el personal inspector, la inspección podrá ser ejercida de oficio como consecuencia de una petición fundada a los Servicios de Inspección por parte de los cargadores, usuarios o sus Asociaciones, así como de las Empresas o Asociaciones de transportistas o de actividades auxiliares y 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, a través de los siguientes mecanismos:

- 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 de viajeros de autobús, 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) n° 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 2026 el Plan de Formación que permita estructurar e impartir tanto por parte de MITMS como por parte de las CCAA, 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

Teniendo en cuenta la variedad y amplitud de entidades en el ámbito de inspección de transportes y la diversidad de sus datos que son de interés para las distintas áreas de inspección, para poder llevar a cabo los procedimientos de inspección de modo eficiente es necesaria la incorporación constante de nuevas estrategias tecnológicas y la mejora continua de las existentes.

La Ley 16/1987 (LOTT) y su Reglamento (ROTT) ya establecen que el procedimiento de inspección y las comunicaciones entre la Administración y la empresa interesada habrán de ser seguidos utilizando exclusivamente medios electrónicos y que los titulares de una autorización de transporte público deben disponer de dirección y firma electrónica, así como del equipo informático necesario para documentar a distancia el contrato y otras formalidades mercantiles con sus clientes.

Mientras que en las inspecciones en sedes de empresa la administración electrónica se encuentra totalmente implantada -permitiendo que la inspección se desarrolle completamente utilizando medios electrónicos-, en los controles en carretera, garantizar el control digital en un sector fragmentado, diverso y altamente móvil como el transporte por carretera sigue siendo un gran desafío.

En un sector afectado por márgenes estrechos y escasez de conductores, el negocio se ve aún más afectado por controles largos y aleatorios. El flujo electrónico de datos forma parte de la solución, ya que pueden procesarse automáticamente, transmitirse instantáneamente y almacenarse. El flujo digital de datos de los controles aumenta la eficacia de los recursos disponibles al dirigir mejor las inspecciones en carretera y también ayuda a agilizar los procedimientos de control, reduciendo aún más las interrupciones para los operadores y aumentando la eficiencia, ya que se pueden realizar más controles en el mismo tiempo.

En este sentido, como novedad en 2026, entrará en vigor la Ley de Movilidad Sostenible que establece que tanto el documento de control en transporte de mercancías como la hoja de ruta en transporte de viajeros serán necesariamente digitales.

Adicionalmente, a fin de reconocer plenamente la validez del documento electrónico de control administrativo del transporte de mercancías, garantizando su seguridad jurídica y su eficacia; se revisarán en 2026 las disposiciones del ROTT sobre el documento de control para definir el régimen de comunicación electrónica de sus datos y que este se haga en línea con el Reglamento (UE) 2020/1056 (Reglamento eFTI) que entrará en vigor para transportes intracomunitarios de mercancías en julio de 2027.

Los servicios de inspección y control disponen de diferentes aplicaciones, tecnologías y sistemas de información, con despliegue tanto a nivel nacional como internacional, que apoyan y conducen sus procesos:

- **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. En los controles que involucran a una empresa de otro estado miembro se dispone de 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.
- **Licencias CEMT:** A partir del 1 de enero de 2026, tanto las licencias CEMT como los logbooks CEMT existirán únicamente en formato digital. Estos documentos digitales podrán verificarse por los agentes de control de carretera en el caso de los agentes de la ATGC mediante TRAMO y en el caso de las policías autonómicas con competencias en control de tráfico mediante la aplicación para dispositivos móviles EMCT TLS.
- **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 de gran utilidad 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 2026 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, la DGTCF de 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:** esta conexión permanente 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, incluidas la comprobación del documento de control digitalizado, así como acceso automático a la aplicación de descarga y análisis de datos de tacógrafo digital para poder establecer la presencia de infracciones de tiempo de conducción y descanso durante los controles de carretera.
- **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 en 2024 y 2025 entrega a la ATGC de estos dispositivos de teledetección remota y su software asociado, de forma que una vez los agentes de control puedan proceder a realizar los controles de carretera de modo más dirigido y eficiente.
- **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 han entregado a la ATGC en 2025 para su uso en los controles de carretera.

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 2026, se mantendrá 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, priorizando 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.

En este sentido, se promoverán de manera coordinada entre ambas inspecciones, campañas específicas de inspección, que pongan el foco en la identificación y sanción de estas conductas irregulares.

En el mercado laboral europeo de transporte por carretera, con el fin de proteger los derechos de los conductores y promover una competencia leal entre las empresas de transporte - en particular las de tamaño pequeño y mediano (pymes)- es esencial mejorar el cumplimiento transfronterizo de la legislación de la Unión en el ámbito de la movilidad laboral.

Para hacer frente a estos abusos a escala transnacional se utilizará la ayuda que la Autoridad Laboral Europea (European Labour Authority, ELA) pone a disposición de los Estados Miembros para reforzar la cooperación entre ellos, coordinar sus sistemas de control y facilitar la adopción de enfoques innovadores para una cooperación transfronteriza efectiva, incluidas sus herramientas electrónicas de intercambio de datos



como el sistema de Intercambio Electrónico de Información sobre Seguridad Social y el sistema de Información del Mercado Interior (IMI).

Para ello, bajo la coordinación de la Autoridad Laboral Europea, se organizarán inspecciones concertadas -realizadas simultáneamente con otros Estados Miembros- y conjuntas – realizadas en otro Estado Miembro o realizadas en España con la participación de otro Estado Miembro.

3 ÁREAS DE ACTUACIÓN

Las principales áreas de actuación en las que se centra el Plan de Inspección del Transporte por Carretera (PITC) 2026 son las siguientes:

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

Estas áreas de actuación serán controladas por los Servicios de Inspección a través de las diferentes tipologías de inspección desarrolladas por su personal, que contemplan tanto actuaciones dirigidas a empresas concretas a través de requerimientos telemáticos o presenciales en sus sedes, como controles a los vehículos y sus conductores llevados a cabo en carreteras y vías públicas.

Los requerimientos telemáticos a empresas se realizarán por parte de los Servicios de Inspección del Transporte pudiendo recabar el apoyo en sus actuaciones presenciales de los agentes de las unidades o destacamentos de las fuerzas que legalmente tienen atribuida la vigilancia del transporte.

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, con la participación conjunta del 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 nacional, la Ley 16/1987 (LOTT) y el Real Decreto 1211/1990 (ROTT) disponen que la realización de las actividades de transporte público y privado complementario de mercancías y viajeros estarán supeditada a la posesión y mantenimiento de las autorizaciones que dichas normas establecen.

En el plano 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 europeas de mercancías y de viajeros.

En las actividades de transporte de terceros países las autorizaciones se expiden al amparo de los convenios multilaterales de aplicación - Contingente Multilateral CEMT/ITF de transporte de mercancías, convenios Interbus sobre el transporte internacional de viajeros

en autocar y autobús o el acuerdo TCA comercio y cooperación entre la UE y el Reino Unido o en su caso mediante acuerdo bilateral con el país de domicilio del transportista (<https://www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/transporte-internacional-de-mercancias/autorizaciones-bilaterales>).

En definitiva, toda actividad de transporte excepto la privada particular, 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 empresas y adicionalmente establece la obligatoriedad de enviar las declaraciones de desplazamiento, en los casos que sea de aplicación. Estas comunicaciones 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.

Cuentan ambas inspecciones de Transportes y Trabajo con el apoyo de la Autoridad Laboral Europea en la cooperación con las autoridades de otros Estados Miembros, incluida la facilitación de inspecciones concertadas y conjuntas con otros Estados Miembros para el control del cumplimiento efectivo de la legislación de la Unión en materia de movilidad laboral de los conductores.

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 2026 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 distinta 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, necesarios 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 y mantenimiento de este certificado para evitar situaciones fraudulentas.

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. De ese 3%, al menos el 30% corresponderá a controles en carretera, y al menos un 50% corresponderá a controles a empresas mediante inspecciones telemáticas o in-situ en sus propias dependencias.

A fecha de redacción del presente Plan, España cuenta con un parque de 492.643 vehículos obligados a llevar tacógrafo, de los cuales, el porcentaje del 3% previsto en la Directiva 2006/22/CE calculado sobre 225 jornadas de trabajo anuales representaría un mínimo de 3.325.340 jornadas de conductores a inspeccionar.

De esta forma, el Plan de Inspección 2026 garantizará al menos el control de 3.325.340 jornadas de conductores a inspeccionar, de las cuales:

- Al menos el 50%, esto es 1.662.670 jornadas de conductor, se inspeccionarán telemáticamente o in-situ en sede de empresa y,
- al menos el 30%, esto es 997.602 jornadas de conductor, se inspeccionará en controles en carretera.

La Subdirección General de Inspección del Transporte por Carretera y Ferrocarril facilitará a la ATGC y a cada Comunidad Autónoma, la información detallada sobre la cuantificación de jornadas mínimas a controlar distribuidas proporcionalmente en función del número de vehículos obligados a llevar tacógrafo. A su vez, las Comunidades Autónomas con Policías con competencias en vigilancia y disciplina del tráfico, pondrán en conocimiento de éstas el detalle que corresponde a su ámbito geográfico.

Por otro lado, durante el 2025, según lo dispuesto en el Paquete de Movilidad I, el uso de tacógrafos inteligentes versión 2 (G2V2) ha pasado a ser de carácter obligatorio para aquellos vehículos que realizan transporte internacional entre Estados Miembros de mercancías de más de 3,5 t y de viajeros de más de 9 plazas con conductor.

En el caso de vehículos comerciales ligeros (de 2,5 t a 3,5 t) que participen en operaciones de transporte internacional de mercancías, dicha obligatoriedad entrará en vigor el 1 de julio de 2026.

Por tanto, en las operaciones de transporte internacional entre Estados Miembros, se controlará el grado de implementación de este nuevo equipamiento que permite un mejor control del cumplimiento de las normas sociales y la igualdad de condiciones entre empresas en el transporte internacional por carretera.

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.

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.

En aras a la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera, con la publicación en el BOE de la Orden PJC/780/2025 por la que se actualiza el Reglamento General de Vehículos, desde el 23 de octubre de 2025 se permite para transporte interior la circulación de vehículos de transporte de mercancías con una masa máxima autorizada de hasta 44 Tn para los conjuntos de vehículos de cinco o más ejes (vehículos tráiler), pudiendo incrementarse en determinados límites en las condiciones previstas en dicha Orden y siendo extensible a cisternas también a partir del 23 de enero de 2026.

Se trata de una medida de gran impacto en el sector del transporte que por novedosa y por las implicaciones en seguridad vial y en deterioro de las infraestructuras debe de ser especialmente vigilada durante el año 2026 como primer año de la implantación completa de los nuevos límites.

3.3.2 Mercancías peligrosas

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.

Para la inspección de este tipo de transportes, es de aplicación la *Resolución del 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*. Además, 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, es de aplicación a los controles que los Estados miembros ejercen sobre el transporte de mercancías peligrosas por carretera.

Además del desarrollo de las inspecciones específicas en esta materia, durante el 2026 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. Por ello, bien sea en inspecciones motivadas por denuncias concretas, o bien en el marco de las inspecciones a empresas en sus sedes, el control de plazos de pago será uno de los puntos normativos a verificar por el personal inspector de transportes tanto mediante inspecciones específicas de control de morosidad como dentro del ámbito de inspecciones más generalistas.

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 su emisión cuando corresponda, así como aquellos otros documentos contractuales en los que venga reflejado el precio, y en el caso que proceda, se analizará si el importe 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 Transporte.

Durante el ejercicio 2026, los servicios de inspección intensificarán la vigilancia sobre los servicios de transporte de viajeros de carácter mixto, entendidos como aquellos que combinan trayectos realizados dentro y fuera del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 561/2006. Esta modalidad, habitual en determinadas empresas del sector, puede dificultar la correcta verificación del cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso exigidos normativamente, en su caso enmascarando posibles infracciones que afectan de forma directa tanto a la seguridad vial como a la equidad en la competencia entre operadores.

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 (DGTCF) 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.

La vigilancia en la prestación de estas formas de transporte en condiciones óptimas y de seguridad corresponde a las Comunidades Autónomas, que establecerán los mecanismos suficientes de control dentro de su propio ámbito para garantizar un control normativo adecuado del transporte escolar y de menores.

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 está por tanto 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 corresponde a las Comunidades Autónomas que establecerán los mecanismos necesarios de control dentro de su propio ámbito y atendiendo a sus propias normativas.

Actualmente las habilitaciones temporales de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional establecidas en el Real Decreto-ley 13/2018 pierden de forma desigual su carácter urbano lo que dificulta las labores de control y puede provocar un aumento en las situaciones de fraude que deben de ser controlados por la inspección de transportes.

Ello requerirá en 2026 de un esfuerzo inspector adicional para:

- evitar que los servicios se presten en un ámbito territorial distinto al que corresponda o incumpliendo las limitaciones relativas a la prestación habitual del servicio en el territorio en que esté domiciliada la autorización,



- sancionar la falta de comunicación por vía electrónica de los datos relativos al registro de los servicios; o
- perseguir la infracción que suponen la recogida de clientes que no hayan contratado previamente el servicio.

Para facilitar la intensificación de la labor inspectora por administraciones autonómicas y municipales en este ámbito, la DGTCF de MITMS ha puesto en 2025 a disposición de los servicios de inspección actualizaciones de los sistemas de información que permitirán desde 2026 una mayor eficiencia y refuerzo del control de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor.

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, autonómico y local 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.

Las actividades concertadas y conjuntas tendrán como prioridad tanto las actividades transfronterizas con Francia y Portugal como con otros Estados Miembros que presenten áreas de cooperación de interés en materias concretas.

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 tráficos 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 desde 2025 para vehículos pesados dedicados al transporte internacional, permite 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 durante el 2026 como una herramienta fundamental en los controles de carretera 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) también 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, lo que supondrá un nuevo aspecto a controlar en los controles que se lleven cabo a partir de esa fecha.

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 a cabo actuaciones conjuntas con el objeto de mejorar la armonización de las prácticas de control en toda la Unión, contribuyendo a la igualdad de trato de los conductores y las empresas de transporte por carretera.

4.1.3 Transportistas de terceros países

En el control de las autorizaciones de transporte emitidas al amparo de convenios multilaterales o bilaterales, juegan un papel fundamental como instrumento de control los controles de carretera ya que es durante el propio transporte donde se puede perseguir el fraude por falta de autorización o de actividades realizadas fuera de sus atribuciones. Señalar que estos vehículos no están autorizados a realizar Cabotaje y precisan de autorización aun cuando circulen en vacío.

En el transporte internacional de mercancías al amparo del Contingente Multilateral de IFT (CEMT/ECMT) a partir del 01 de enero de 2026 tanto la Autorización CEMT (también denominada Licencia CEMT) como el Cuaderno de Ruta existirán únicamente en formato digital; acordándose entre los miembros de ITF (CEMT) un “período de gracia” de 3 meses para facilitar el proceso de implantación.

Este “período de gracia” abarca desde el 1 de enero de 2026 hasta el 31 de marzo de 2026 y permitirá no sancionar por errores inintencionados debidos al proceso de transición. Si bien este “período de gracia” en ningún caso exime de la tenencia de la licencia CEMT o la comisión de infracciones deliberadas, facilitará una familiarización tanto de agentes de control como de operadores económicos con la digitalización del sistema.

Por su parte, los transportes internacionales realizados por empresas de terceros países al amparo de acuerdos bilaterales entre España y cada uno de estos países habilitan al transportista de un Tercer País, sobre la base de un régimen de contingente, a realizar

transporte entre España y el País de que se trate, o bien a circular en tránsito por el territorio español.

Las condiciones de autorización, ámbito de aplicación y circulación, así como los transportes que se encuentran liberalizados de autorización figuran en las condiciones de cada uno de los Acuerdos que pueden consultarse en la página oficial de Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible, en el siguiente enlace:

<https://www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/transporte-internacional-de-mercancias/autorizaciones-bilaterales>

Por los inspectores y los agentes de control se comprobará que se cumplen las condiciones de cada Acuerdo Bilateral, en especial el régimen de autorización y de documentación que debe aportar durante una inspección de transporte en carretera.

El tráfico con Marruecos, que se encuentra recogido en el Acuerdo Bilateral con Marruecos, presenta un caso especial de estos convenios bilaterales por su especial volumen en su condición fronteriza, de proximidad y en cuanto al volumen de intercambio de mercancías.

Según este acuerdo todos los transportes de mercancías, excepto los transportes liberalizados, estarán sometidos al régimen de autorización previa. La autorización previa cubrirá todo tipo de operaciones de transporte entre los dos países (bilateral, en tránsito, entrada en vacío y triangular). Esta autorización da derecho a los vehículos de transporte de mercancías por carretera matriculados en una de las dos Partes Contratantes a tomar fletes para el regreso en el territorio de la otra Parte Contratante.

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. Conductores de empresas establecidas en España: El control del CAP se realizará en estos casos directamente en carretera junto con el control del permiso de conducir.
2. Conductores de otros estados miembros de la Unión Europea: Se verificará que el permiso de conducir tenga el código comunitario 95 o en su caso que el conductor disponga 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 transporte internacional de mercancías por carretera que,

además de contar con la preceptiva autorización administrativa habilitante para la prestación, se disponga del preceptivo certificado de conductor de tercer país.

4.2.3 Tiempos de conducción y descanso

Durante el 2026 el Plan de Inspección del Transporte por carretera contemplará como objetivo el control de 997.602 jornadas de conductor a inspeccionar a través de controles en carretera, garantizándose así el cumplimiento de la Directiva 2006/22/CE que 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 y, que de ese porcentaje, al menos el 30% corresponda a controles en carretera.

En cada Control, 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 56 jornadas de conducción.

Además, en los controles en carretera, en función de la categoría del vehículo, su fecha de matriculación y del tipo de operación que está realizando (interior o internacional) 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- denunciando estos hechos penalmente perseguibles y poniendo en conocimiento de la Inspección de transportes aquellas empresas denunciadas penalmente por estos hechos para su trámite sancionador administrativo complementario o actuaciones posteriores que se puedan seguir por la Inspección.

En las operaciones de transporte desde terceros países es de aplicación Acuerdo Europeo sobre trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR). El Acuerdo AETR no ha sido actualizado al Reglamento (UE) nº 2020/1054 del Paquete de Movilidad de la Unión Europea por lo que hay diferencias entre las normas del AETR y la legislación de la UE, debiendo aplicarse los preceptos del Reglamento (CE) 561/2006 previos a la entrada en vigor de esta modificación.

En cuanto a los vehículos matriculados en Marruecos que circulen por territorio español deben llevar obligatoriamente un tacógrafo, debidamente instalado y revisado aunque sin que sea obligatorio que este sea del tipo G2V2 o incluso digital. Los conductores de estos vehículos marroquíes, al entrar en España desde Marruecos, tienen la obligación de justificar, al menos, un descanso diario reducido de 9 horas, efectuado en Marruecos

previamente a su entrada en España, con la presentación de una hoja de registro adecuada que cubra las 24 horas que preceden a su entrada en el territorio español.

4.3 Mercancías

4.3.1 Exceso de peso

Tras la modificación en el año 2025 del Reglamento General de Vehículos que ha supuesto que las masas máximas autorizadas se aproximen en caso de modificación a las masas máximas técnicamente admisibles; durante el año 2026 se prestará especial atención en los controles de carretera a las situaciones en las que se circule fuera de los límites admisibles por su especial impacto en la seguridad del tráfico.

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 las justificaciones reglamentarias las denuncias se presentarán también contra los cargadores con residencia en España. Mediante coordinación entre Comunidades Autónomas se comunicará al órgano de inspección de la Comunidad donde tenga su sede 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.

Por otra parte, 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 y que podrán coincidir con las campañas de control de furgonetas de la Dirección General de Tráfico (DGT).

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 2026 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

Ante el notable incremento de este tipo de servicios, y con él, la posibilidad de infracciones, los servicios de inspección pondrán el foco en la identificación y sanción de situaciones de fraude, como la prestación de servicios en un ámbito territorial distinto al que corresponda o incumpliendo las limitaciones relativas a la prestación habitual del servicio en el territorio en que esté domiciliada la autorización, así como la falta de comunicación por vía electrónica de los datos relativos al registro de los servicios, o la recogida de clientes que no hayan contratado previamente el servicio.

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 concretar con sus planes de inspección las actuaciones de control sobre estos servicios.

Para facilitar el efectivo control de las condiciones de prestación de los servicios, la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril (DGTFC) 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.

En concreto, las herramientas de control de la DGTFC han sido actualizadas en 2025 al objeto de permitir durante el año 2026 la intensificación de los controles en carreteras y vías públicas, permitiendo una consulta rápida de la fecha de validez de las autorizaciones nacionales que habilitan a la prestación de servicios urbanos, y mejorando la efectividad de las consultas realizadas dentro de las labores de inspección.

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. En ambos casos, el alcance del control se adecuará en función de la motivación de éste, bien dando cobertura a una denuncia específica recibida, bien como parte del conjunto de controles que se ejecutan con carácter aleatorio para dar cumplimiento a la Directiva 2006/22/CE, o bien como parte de campañas de inspección específicas que se promuevan desde la Subdirección General de Inspección de Transporte por Carretera y Ferrocarril dirigidas a identificar incumplimientos en áreas prioritarias como la morosidad, la carga y descarga, cooperativas, visados, etc.

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 que garanticen no solo el control de las autorizaciones en vigor, sino también las que permitan identificar a aquellas empresas que no hayan realizado el correspondiente 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 cuando éstos figuren en baja temporal o definitiva, para comprobar que no están realizando transporte de mercancías. Con esta actuación se evita que, empresas 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.

5.1.2 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.

5.1.3 Transportistas comunitarios no nacionales

En 2026 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 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.

5.1.4 Formas de organización societaria

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.

Se tendrá en especial consideración que, 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 por otro concepto pero 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.

En este sentido, en 2026 se controlarán las cooperativas en el sector del transporte tratando de identificar aquellas 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.

Por parte de la DGTCF se programarán campañas de control a cooperativas de transporte que complementarán a aquellas inspecciones que regularmente se desarrollen motivadas por denuncias recibidas.

La detección de cualquier irregularidad en actuaciones llevadas a cabo por la Inspección de transportes será trasladada a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y en los casos de indicios de fraude fiscal a la Agencia Tributaria.

5.1.5 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.

El Proyecto de Real Decreto de modificación de las disposiciones sobre cualificación inicial y formación continua de conductores, que previsiblemente entrará en vigor en 2026, incluirá:

- la posibilidad de utilizar un sistema de aula virtual para determinadas competencias;
- la previsión de sistemas alternativos a los controles biométricos de control de asistencia para aquellos casos de no consentimiento al tratamiento de estos datos;
- mecanismos para prevenir el uso de dispositivos de intercomunicación durante la realización de exámenes.

En 2026, una vez esté en vigor el Real Decreto, además de las actividades habituales de inspección sobre los centros se perseguirá específicamente el fraude en la asistencia e impartición de estos cursos, tanto en modalidad presencial como virtual, y el uso de dispositivos no autorizados durante las evaluaciones. En este sentido, las Comunidades Autónomas podrán recabar la colaboración de la Guardia Civil para facilitar su apoyo a los Servicios de Inspección de Transporte en la vigilancia y comprobación de la 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 la 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 se solicitará el justificante de la devolución o su nueva contratación.

5.2.3 Tiempos de conducción y descanso

Durante el 2026 el Plan de Inspección del Transporte por carretera contemplará como objetivo el control de 1.662.670 jornadas de conductor a inspeccionar a través de controles en sede de empresas, garantizándose así el cumplimiento de la Directiva 2006/22/CE, que 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 y, que de ese porcentaje, al menos un 50% corresponda a controles a empresas en sus propias dependencias.

A estos efectos, la Subdirección General de Inspección facilitará 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, establecido a criterio del órgano de inspección actuante e incrementado en aquéllas que 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 Mercancías peligrosas

Durante el 2026 el Plan de Inspección del Transporte por carretera contemplará el desarrollo de inspecciones específicas en materia de mercancías peligrosas. Para ello, y

tomando como fuentes de referencia las denuncias recibidas y los accidentes de tráfico notificados por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en los que se hayan visto involucradas este tipo de mercancías, se emitirán requerimientos a las empresas seleccionadas para su control, poniendo el foco, además de en los aspectos de carácter común ligados al transporte de mercancías, en aquellos de naturaleza más específica como la formación del personal.

5.3.2 Morosidad

Se comprobará la facturación de las empresas y los justificantes del pago de cada una de las facturas emitidas correspondientes a los servicios de transporte, para 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 actas de infracción cuando se detecten incumplimientos relativos al pago fuera del periodo determinado por la ley.

5.3.3 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.

5.3.4 Prohibición de carga y descarga de la mercancía

Para conseguir una implantación completa de las limitaciones a la carga y descarga, durante el 2026 se trabajará en un modelo de inspección que facilite el control de este tipo de tareas y se promoverán campañas de control de la Inspección de Transportes en este sentido.

A la hora de programar los controles y con el fin de ser más efectivos, éstos se realizarán en aquellos puntos donde se concentre un mayor volumen de actividad de transportes como pueden ser los puertos, polígonos industriales, grandes cargadoras o centros logísticos. Asimismo, en base a las denuncias recibidas, se evaluará la actuación en aquellos lugares de trabajo en los que esta práctica forme parte de su operativa de trabajo habitual.

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.

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 de manera regular 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, prestarán 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, la inspección planificará actuaciones sobre los derechos recogidos en él, con especial atención a los patrones de infracción que se observen de las reclamaciones de 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 2027 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 2026.

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 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible.
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) n° 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) n° 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) n° 1071/2009, (CE) n° 1072/2009 y (UE) n° 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) n° 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) n° 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n° 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) n° 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) n° 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.

Orden PJC/780/2025, de 21 de julio, por la que se modifican los anexos II, IX, X y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.