



Excmo. Sr. D. José Ignacio Criado García-Legaz
General Jefe de la Agrupación de
Tráfico de la Guardia Civil
C/ Emilio Muñoz 41
28037 Madrid

ACLARACIONES ANTE LA APLICACIÓN DE LOS RDL 3/2022 y RDL 14/2022

Ante el RDL3/2022 y RDL 14/2022, que afectan al transporte y que han entrado en vigor recientemente, se ha considerado necesario clarificar en relación con las actuaciones que los Agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil han de realizar en los distintos controles en carretera de transporte.

El Real Decreto 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, introduce en la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres una Disposición Adicional Decimotercera que establece la prohibición de la carga y descarga por el conductor de vehículos de más de 7,5 toneladas, así mismo contemplan las excepciones en relación con la participación en las operaciones de carga y descarga de los conductores y tipifica el correspondiente precepto infractor. Esta Disposición entró en vigor el pasado mes de septiembre, si bien hay que indicar que se trata de actuaciones que únicamente pueden ser controladas en las instalaciones de las empresas por el personal adscrito a la inspección de transportes de las Comunidades Autónomas y del Estado.

En carretera no se realiza la carga y descarga de la mercancía, únicamente se puede dar el caso de conductores realizando la carga y descarga en situaciones de emergencia, como una avería, accidente en carretera, etc. En este supuesto se entiende que el conductor podrá participar en el transbordo de las mercancías a otro punto o vehículo, debiendo justificarse la situación de emergencia.

Respecto a las disposiciones contenidas en el Real Decreto Ley 14/2022 que modifican la Ley 15/2009 introduciendo el artículo 10 bis, que regula una carta de porte, indicar que se trata de un documento mercantil en el que se materializa el contrato de transportes y que se formaliza por cada envío, siempre que el precio del transporte sea superior a 150 euros. El artículo 10 bis señala las menciones obligatorias que debe contener la carta de porte apuntando que el precio convenido del transporte y los gastos relacionados pueden constar en otro documento contractual que no tiene por qué ir en el vehículo ni estar a disposición del conductor. También, determina que, en su caso, señalar la hora de recepción y de entrega de la mercancía, es decir, no son obligatorios dichos datos figuren en la carta de porte.

Por ello, en carretera no se puede saber si para ese transporte se precisa una carta de porte contemplada en el artículo 10 bis de la Ley 15/2009, solo se podrá efectuar su control cuando el personal de la administración adscrito a los servicios de inspección esté realizando inspecciones de empresas.





Se han recibido distintos boletines de denuncias en los que se propone sancionar por carencia de carta de porte, falta de consignación en ellas del precio del transporte, así como no reflejar las horas de recepción y entrega de la mercancía que, por los motivos anteriormente expuestos, señalar que no proceden dichos boletines de denuncia.

En carretera solo hay que controlar los documentos administrativos regulados por la normativa de transportes. La LOTT tipifica como infracción grave, en el artículo 141.17 la carencia y falta de datos esenciales de la documentación de control en el transporte de mercancías. En el transporte nacional de mercancías sería **el documento de control regulado en la Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre** y en el transporte internacional de mercancías el CMR.

Como conclusión, hay que indicar que las disposiciones contenidas en el Real Decreto Ley 3/2022 y en el Real Decreto Ley 14/2022 no afectan a los controles en carretera del transporte mercancías.

La Subdirectora General de Inspección de Transporte Terrestre,
Alicia Rubio Fernández

