



Gobierno  
de Navarra



# V PLAN DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTES POR CARRETERA

## AÑO 2009

## V PLAN DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTES DE NAVARRA

**AÑO 2009**

---

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificada por la Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transportes por carretera, establece que se perseguirá la eficacia de la función inspectora mediante la elaboración de planes de inspección que den a sus actuaciones un carácter sistemático.

El Plan Anual de Inspección del Estado para el año 2009 ha sido aprobado por la Comisión de Directores Generales de Transportes del Estado y de las Comunidades Autónomas en su reunión de fecha 3 de diciembre de 2008. En su elaboración y aprobación ha colaborado la Comunidad Foral de Navarra, tanto desde el propio Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, como a través del Grupo de Transportes de la Policía Foral. Asimismo, debe subrayarse que la colaboración de los especialistas de transportes de la Guardia Civil resulta indispensable para alcanzar los objetivos perseguidos, si bien se articula por vía ministerial, aún cuando funcionalmente la relación es estrecha y directa.

La consecución en Navarra de los objetivos perseguidos por el Plan Anual de Inspección del Estado determina la necesidad de elaborar un Plan de Inspección específico, tal y como se hizo por primera vez en el año 2005. Este Plan de Inspección específico recoge y cumple lo establecido por el Plan Nacional, incorporando actuaciones concretas para mejorar la eficacia de la inspección en Navarra en atención a sus propias especialidades. Asimismo, cuantifica las actuaciones inspectoras que se prevé llevar a cabo a lo largo del año 2009.

Para la elaboración del presente Plan de Inspección de Transportes de Navarra se ha tenido en cuenta el Plan Nacional de Inspección del Estado, así como las propuestas de las asociaciones del sector más representativas en Navarra (ANET, TRADISNA y ACONSENA) y de los miembros especializados de Guardia Civil y Policía Foral que ejercen sus funciones en esta Comunidad.

Motivo fundamental de la elaboración de este Plan es garantizar en Navarra el cumplimiento de la normativa reguladora del transporte terrestre y actividades auxiliares y complementarias del mismo, disminuyendo las conductas con mayor tendencia infractora y las que inciden de forma directa en las condiciones de competencia del mercado de transportes, función fundamental de la Inspección de Transportes de Navarra.

La localización y erradicación de bolsas de fraude redundará en un beneficio para el sector que opera legalmente en Navarra, siendo indispensable a tal efecto la participación de las asociaciones profesionales por el conocimiento que pueden tener sobre el fraude y la economía sumergida existente en el sector.

Por otra parte, el sector del transporte por carretera no es ajeno al descenso de la actividad económica que con carácter general está sufriendo nuestro país y que puede provocar, de mantenerse la misma flota de vehículos, un exceso de oferta que puede dar lugar a la aparición o intensificación de determinadas conductas anómalas que traten de reducir

costes de manera ilícita o fraudulenta. Por ello resulta obligado reforzar las medidas de control, de lucha contra la economía sumergida y contra la competencia desleal en el sector.

El correcto control del transporte por carretera, elemento indispensable para fomentar el cumplimiento de las normas, implica la rápida detección de las infracciones y la imposición de la sanción que corresponda. En este sentido, la atenta y rápida actuación de los Servicios de Inspección ante conductas que distorsionan el mercado, contribuye a mejorar la confianza en el sistema de transporte por carretera por parte de quienes en él intervienen.

Al respecto, tal y como se ha hecho en años anteriores, resulta necesario cuantificar las actuaciones para su posterior valoración y análisis, de forma que se obtengan datos exactos que permitan identificar dónde se encuentran las bolsas de fraude y las conductas que distorsionan la competencia.

Cabe destacar entre los objetivos prioritarios del Plan Nacional de Inspección la potenciación e incorporación de nuevas tecnologías a la actuación inspectora que aumente su calidad y eficacia. Con la implantación del tacógrafo digital se ha dotado a los Servicios de herramientas y programas informáticos que permiten conocer la actuación de las empresas por lo que a los tiempos de conducción y descanso de sus conductores se refiere, y que es necesario incrementar y mejorar en el futuro.

Todo esto, va a suponer una modernización relevante en la actuación inspectora de los próximos años.

Los cambios que se producen en el sector hacen necesario adaptar la normativa a las nuevas situaciones, lo que supone, en ocasiones, nuevas obligaciones o nuevos documentos tanto a nivel nacional como internacional, necesarios para cumplir aquélla. Ello hará necesario una formación continua de los Servicios de Inspección y de las Fuerzas encargadas de la Vigilancia del Transporte en Carretera con objeto de tener un exacto conocimiento de las últimas novedades normativas. La conveniencia de una actuación uniforme en la inspección y vigilancia del transporte, sobre todo en carretera, hace aconsejable la aprobación de criterios de actuación y la elaboración de manuales de control. En este sentido, el Ministerio de Fomento tiene previsto elaborar para el año 2009 un nuevo manual para el control de mercancías peligrosas así como un protocolo de control en diferentes idiomas.

Por otro lado, es aconsejable promover un acercamiento con las Inspecciones de otros Departamentos de la Comunidad Foral y otras Administraciones que favorezcan la competencia leal en el sector. A este respecto la colaboración con la Inspección de Hacienda y la de Trabajo y Seguridad Social deviene fundamental en el intento de erradicar bolsas de fraude que puedan existir. Durante el año 2008 se han llevado a cabo inspecciones conjuntas con la Inspección de la Seguridad Social en empresas radicadas en Navarra.

## **I.- OBJETIVOS**

La actuación inspectora a desarrollar por la Dirección General de Transportes del Gobierno de Navarra presenta como objetivos prioritarios los siguientes:

- Mejorar el grado de cumplimiento de la normativa de transportes.
- Seguridad vial.
- Erradicación de conductas que afecten a la libre competencia entre las empresas.
- Velar por las condiciones laborales de los conductores profesionales.
- Conseguir un transporte de calidad de viajeros y mercancías en el ámbito de la Comunidad Foral de Navarra.
- Continuar con la formación de los Servicios de Inspección y Fuerzas y Cuerpos encargados del control del transporte en carretera, tanto en materia normativa como en la incorporación de nuevas tecnologías en el desarrollo de la función inspectora.

## **II.- ACTUACIONES EN CARRETERA**

### **1.- REALIZACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MERCANCÍAS AL AMPARO DE LA CORRESPONDIENTE AUTORIZACIÓN**

La legislación española establece unos requisitos de carácter cuantitativo y cualitativo para el acceso a la profesión, requisitos que se acreditan en carretera estando en posesión de la tarjeta de transportes.

El cumplimiento de este requisito supone el acceso a la profesión en condiciones de igualdad, puesto que garantiza que el transportista trabaja con empleados dados de alta en la seguridad social, que está al corriente de sus obligaciones fiscales, etc. El cumplimiento de estos requisitos garantiza asimismo que el transportista no está en situación de ventaja en cuanto a los costes generados por la actividad.

En el año 2009 se controlarán en carretera por los especialistas de transportes de Guardia Civil y del grupo de transportes de Policía Foral 15.000 vehículos que realicen transporte público de mercancías o viajeros en Navarra.

### **2.- REALIZACIÓN DE TRANSPORTE PRIVADO COMPLEMENTARIO**

Mantener los controles en carretera respecto a los vehículos que tengan adscritas tarjetas de servicio privado complementario, con objeto de detectar posibles transportes públicos efectuados con autorizaciones de transporte de servicio privado complementario, haciendo mayor hincapié en los tráficos de corto recorrido y sobre todo de transporte de obras o de movimiento de tierras, por ser allí donde podría localizarse, en su caso, la bolsa de fraude.

Con la reciente modificación del ROTT un elevado número de vehículos ha quedado exento de la obligación de obtener autorización de transporte (los de MMA menor o igual a 3,5 Tm). En cualquier caso, esto no significa que no deban seguir cumpliendo con la prohibición de realizar transporte público.

A estos efectos se controlarán un total de 1.000 vehículos, consignándose en caso de infracción los datos del cargador, responsable de contratar con transportistas debidamente autorizados.

### **3.- MANIPULACIONES DEL TACÓGRAFO Y DEL LIMITADOR DE VELOCIDAD**

De todos es sabido que las manipulaciones del tacógrafo y del limitador de velocidad tienen una especial incidencia en la competencia entre empresas y en la seguridad en la carretera.

También se ha provisto a las fuerzas encargadas del control y la vigilancia del transporte en carretera de equipos y aplicaciones informáticas que permitan verificar el correcto funcionamiento de los tacógrafos digitales.

Se insta a dichas fuerzas para que intensifiquen los controles en carretera, en donde es más factible encontrar las manipulaciones, habida cuenta que muchas de ellas son prácticamente imposibles de detectar en las inspecciones de tiempos de conducción y descanso que se vienen realizando en las oficinas de la Administración.

Asimismo, al objeto de adoptar medidas ejemplarizantes contra las empresas infractoras así como mantener informada a la Comisión Europea, tal y como prescribe el Reglamento (CE) 561/2006, constatada una manipulación, y según se detalla en la instrucción circular nº 3/2007 sobre tacógrafo, se remitirá copia del boletín de denuncia y del informe anexo, si lo hubiera, a la Dirección General de Transportes por Carretera, acompañándose en su caso de todos los documentos impresos contenidos en el apéndice 4 del Anexo Ib del Reglamento (CEE) 3821/85, del día de la intervención.

Dado que la formación en esta materia resulta de todo punto imprescindible, el Ministerio de Fomento ha anunciado su intención de llevar a cabo cursos de formación en materia de manipulación de tacógrafo dirigido a las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera, y al personal de los servicios de inspección.

En este sentido, la Inspección de Transportes viene realizando un gran esfuerzo en la prevención, detección y lucha contra el fraude y las manipulaciones del tacógrafo digital desde que es obligatorio su uso e instalación en nuestro país, debido a la repercusión e incidencia que tiene en el sector, tanto en la consecución de una mayor transparencia en el mercado que permita la libre concurrencia de los operadores, como en el afianzamiento de la mejora de la seguridad en carretera. Con la vista puesta en acabar con estas prácticas se ha iniciado un ciclo de jornadas, celebrando en el mes de Noviembre de 2008 unas reuniones técnicas sobre manipulación de tacógrafo digital en las que han participado expertos de todos los sectores afectos en la materia: inspectores, policías, controladores, fabricantes de equipos, técnicos de Industria, etc., en las que se ha debatido a fondo sobre todos los aspectos que concurren en las manipulaciones, para extraer unas conclusiones que permitan definir unos procedimientos aplicables en los controles que se realicen sobre las empresas de transportes familiarizadas con estas prácticas fraudulentas.

En este contexto se controlarán 15.000 tacógrafos en carretera por las unidades especializadas en transportes de Policía Foral y Guardia Civil.

Asimismo, a todos los vehículos a los que se controle el funcionamiento del tacógrafo se les controlará el correcto funcionamiento del limitador de velocidad, en el caso de que estén obligados a llevarlo.

#### **4.- TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO**

El propio Reglamento (CE) nº 561/2006, en su exposición de motivos, establece que son tres los objetivos perseguidos por dicha normativa: la igualación de las condiciones de concurrencia de las empresas de transportes; la mejora de las condiciones sociales de los conductores de los vehículos y la mejora de la seguridad vial. Por estas razones el control de los tiempos de conducción y descanso debe convertirse en uno de los objetivos prioritarios de la Inspección del Transporte y de las Fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte por carretera.

El control de las jornadas de conducción de los conductores profesionales viene impuesto por imperativo legal, ya que el artículo 3 de la Directiva 2006/22/CE de Parlamento y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CE) nº 561/2006 y (CEE) nº 3821/85, establece el número mínimo de las jornadas de trabajo que se deben controlar.

La citada Directiva obliga a controlar al menos el 2% de las jornadas de trabajo que se produzcan en el sector del transporte por carretera. La Directiva comentada exige como novedad que, al menos un 50% de los controles se efectúen en la sede de las empresas y el 30%, al menos en carretera, por lo que el esfuerzo a realizar por la Administración deberá redoblararse si se quiere cumplir con los objetivos marcados a nivel europeo .

A este fin, tomando para el cálculo los vehículos obligados a llevar tacógrafo y 240 jornadas de trabajo anuales, en nuestro país se deberían analizar al menos 2.400.000 jornadas para dar cumplimiento a la Directiva.

En el caso de Navarra corresponde el análisis de 40.800 jornadas de trabajo (el 2% de las jornadas realizadas estimadas como el producto de los 8.500 vehículos obligados a llevar tacógrafo por las 240 jornadas anuales de trabajo). Al menos el 50% en empresas y el 30% en carretera.

Durante el año 2009 en la Comunidad Foral de Navarra se van a controlar en carretera un total de 30.000 jornadas, cumpliéndose ampliamente el compromiso establecido en la Directiva citada.

En carretera deberá priorizarse el control sobre los vehículos pesados autorizados para realizar transporte nacional o internacional. Este tipo de control se efectuará tanto a vehículos españoles como a vehículos extranjeros.

Se controlará básicamente el cumplimiento de los tiempos máximos de conducción diarios de la semana en curso, los tiempos mínimos de descanso diario de la semana en curso, el último descanso semanal y las conducciones ininterrumpidas.

Se decretará la inmovilización del vehículo en los casos recogidos en el artículo 143.3 de la LOTT.

En los controles en carretera, si existen sospechas de graves incumplimientos que no pueden detectarse por estar limitado dicho control al día en curso y los 28 días anteriores en que se condujo, se propondrá en el boletín la Inspección a la empresa. Si ésta está domiciliada en Navarra se le efectuará un requerimiento desde la Inspección de la Comunidad Foral, y si está residiendo fuera, se remitirá a la Comunidad Autónoma competente.

## **5.- EXCESOS DE PESO**

Los excesos de peso, además de los daños que producen en las infraestructuras y del peligro que suponen para la seguridad vial, distorsionan la competencia y la ordenación del transporte, al aumentar de forma considerable la oferta.

Este control está recogido en el Plan Nacional de Seguridad Vial y en el marco de la mesa de economía sumergida.

Con las infraestructuras existentes en Navarra en materia de básculas y utilizando el auxilio de las básculas móviles, se controlarán un total de 4.000 vehículos de forma que pueda verificarse que la masa máxima transportada se adecua a la masa máxima autorizada de los vehículos.

A fin de facilitar estos controles, en la báscula fija de Ribaforada se ha instalado un innovador sistema de identificación remota. El dispositivo de captura visual, de transmisión inalámbrica, se activa cuando la báscula detecta sobrepeso. El dispositivo está formado por un sistema integrado y oculto en la carretera, que permite pesar y clasificar por tipología de vehículos todo el tráfico que discurre por el carril acondicionado, sin necesidad de detener los vehículos. De esta manera, se toman datos de todo el tráfico rodado y en especial del transporte pesado, lo que permite preclasificar la circulación al detectar los vehículos que transitan con sobrepeso, a los que se saca de la vía y se dirige a la báscula de control de cargas situada un kilómetro más adelante.

Se trata de una experiencia piloto que busca incorporar la última tecnología en el pesaje de vehículos.

Además de la báscula fija de Ribaforada ya están en funcionamiento las dos básculas de la Autovía del Camino, completándose el sistema de básculas con las ya existentes en la carretera N-121-A (Zozaya) y en la autopista A-15 (Tiebas). Asimismo, tanto la Guardia Civil como la Policía Foral cuentan con varios equipos de básculas móviles para el pesaje por ejes de los vehículos

En carretera se consignarán los datos de la empresa transportista, del cargador y, en su caso, del intermediario, responsables todos ellos de estas infracciones. Cuando el cargador no tenga domicilio en Navarra se remitirán los datos a la Comunidad Autónoma donde esté domiciliado, a fin de que los órganos competentes decidan si procede inspeccionar a la empresa.

## **6.- TRANSPORTE REALIZADO POR NO RESIDENTES**

También debe considerarse objetivo de este Plan, el control del transporte realizado por transportistas no residentes, ya sea éste de carácter internacional o interior (transporte de cabotaje).

Debe incrementarse este control que, únicamente puede llevarse a cabo en carretera, a fin de evitar que empresas extranjeras hagan competencia desleal a las españolas y tomen conciencia de que en España se llevan a cabo los necesarios controles para velar por el cumplimiento de la normativa tanto interna como comunitaria.

Este tipo de control está encaminado, por una parte, a comprobar si las empresas extranjeras poseen la documentación pertinente para poder realizar transporte y, por otra, a

verificar si se cumple la normativa relativa a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector del transporte por carretera, establecida en los Reglamentos CE nº 561/2006 y 3821/85, así como la relativa al peso de los vehículos. Este control es exigido por el sector del transporte nacional, pues su incumplimiento podría afectar a las condiciones de competencia, lo que se traduciría a una mayor competitividad del transportista extranjero sobre el nacional, lo que debe impedirse en la medida de lo posible.

Además la Orden FOM 2181/2008 de 22 de julio por la que se dictan reglas sobre la realización de transportes de cabotaje en España, deriva del Acuerdo alcanzado entre la Administración General del Estado y el Departamento de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera, para establecer idénticas limitaciones a la realización de transporte de cabotaje en España a las que se van a implantar en la normativa comunitaria.

## **7.- TRANSPORTE ESCOLAR Y DE MENORES**

La regulación normativa básica en la materia se encuentra contenida en la Ley 16/1987, de 30 de julio de Ordenación de los Transportes Terrestres, en el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba su Reglamento de desarrollo, y más específicamente en lo que a transporte escolar se refiere, en el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, modificado por Real Decreto 894/2002, de 30 de agosto, sobre transporte escolar y de menores.

En Navarra, asimismo, la Orden Foral 778/2001, de 5 de septiembre, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, regula la concesión de autorizaciones para la realización de transportes interurbanos de escolares, estableciendo en su disposición segunda que la autorización de transportes constará de la propia autorización y de la acreditación de aptitud del vehículo, referida a los requisitos que éste debe cumplir para realizar transporte escolar, prescribiendo su disposición quinta que sólo quedarán amparados con carácter general aquellos vehículos que tengan en vigor la acreditación de aptitud vigente en todos sus términos. El incumplimiento de lo dispuesto en esta Orden se sancionará de conformidad con lo dispuesto en la legislación de transportes.

La obligatoriedad de realizar este control viene impuesta por el Plan Nacional de Inspección de Transportes por Carretera, así como por la propia Inspección de Transportes de Navarra al desarrollarse estos transportes dentro del territorio de esta Comunidad, constituyendo su objetivo prioritario la consecución de un transporte escolar seguro.

De forma similar a como se viene realizando se programarán dos campañas de inspección específicas, dada la importancia de este transporte y la necesidad de que el mismo se preste con todas las garantías de seguridad.

Las Campañas se organizarán de forma coordinada con Policía Foral, Guardia Civil y Policía Municipal de Pamplona, abarcando la totalidad de los transportes que se realizan en esta Comunidad.

La primera campaña del año 2009 se realizará en el mes de abril (será la segunda campaña del curso escolar 2008-2009) y la segunda en el mes de noviembre (será la primera campaña del curso escolar 2009-2010).

## **8.- CERTIFICADO DE CONDUCTOR DE TERCEROS PAÍSES**

El Reglamento (CE) 484/2002, establece un certificado de conductor para realizar la actividad en el supuesto de que los conductores no pertenezcan a la Unión Europea. La Orden del Ministerio de Fomento 3399/2002, de 20 de diciembre, que entró en vigor el 19 de marzo de 2003, contempla dicho certificado, aplicable tanto al transporte internacional, como nacional de mercancías y viajeros, ya sea público o privado.

El objeto de este certificado es evitar la contratación irregular de trabajadores, ya que los conductores de terceros países pueden trabajar en condiciones laborales adversas, incidiendo de forma negativa en la seguridad vial, en las condiciones de competencia entre empresas y en la ordenación del transporte.

Por tanto, se exigirá en carretera el certificado de conductor de tercer país a todos los vehículos que se controlen y que sean conducidos por profesionales de países no pertenecientes a la Unión Europea.

## **9.- CONDICIONES DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LAS LÍNEAS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS**

La Dirección General de Transportes de la Comunidad Foral de Navarra considera conveniente realizar inspecciones sobre las líneas regulares interurbanas de transporte de viajeros por carretera a fin de comprobar el cumplimiento de las obligaciones que les son de aplicación.

Se efectuará una campaña específica que se extenderá a una semana y que se determinará por la propia inspección conjuntamente con las fuerzas encargadas de la vigilancia en carretera.

## **10.- 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.

La Directiva 95/50/CE, de 6 de octubre de 1995, modificada por la Directiva 2001/26, de 7 de mayo, y por la Directiva 2004/112, de 14 de diciembre, contiene un modelo de hoja de control de forma que éste sea uniforme en todos los países de la Unión Europea, disponiendo que una copia se entregue a los conductores con objeto de evitar duplicidad de actuaciones durante la realización de un mismo servicio.

Finalmente, indicar que, en el caso de Transporte de Mercancías Peligrosas, se vigilará especialmente que no vayan con exceso de peso y que las estibas estén hechas de forma adecuada y segura a fin de evitar el desplazamiento y posible derrame de la carga, tal y como se establece en el capítulo 7.5 del Acuerdo Internacional ADR.

Asimismo, se comprobará con rigor toda la documentación de la mercancía peligrosa transportada, como la Carta de Porte, Instrucciones escritas al conductor, Panel Naranja , Etiquetado y marcado de los bultos que llevan mercancías peligrosas, homologación de los envases, así como que éstos están limpios y sin restos de materia peligrosas.

Con objeto de sistematizar este control y analizar los resultados, se organizará una campaña específica en el mes de septiembre de 2009.

## **11.- TRANSPORTE SANITARIO**

En el año 2009 se procederá a realizar una campaña específica de control del transporte sanitario, con el fin de contribuir a mejorar la calidad del mismo en Navarra, lo cual redundará en un beneficio colectivo para todos los agentes involucrados: pacientes, Administraciones Públicas, empresas y trabajadores.

Este sector está marcado por la sensibilidad del servicio que presta: los trabajadores y empresas que en él participan prestan servicios a los ciudadanos, a menudo en momentos difíciles, por lo que resulta imprescindible conseguir la prestación de un servicio de calidad para el ciudadano.

El transporte sanitario terrestre en Navarra fue regulado por primera vez por el Decreto Foral 264/1992, de 30 de julio. En la actualidad, se encuentra regulado por el Decreto Foral 29/1997, de 10 de febrero, por el que se regula el transporte sanitario terrestre en Navarra.

En la campaña se incidirá especialmente en el control de la documentación con que deben contar las ambulancias, que de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 6.1 del Decreto Foral citado, es la certificación técnico-sanitaria (que debe solicitarse al Servicio de Asistencia Sanitaria) y la correspondiente autorización de transporte.

## **III.- ACTUACIONES DE LA INSPECCIÓN DE TRANSPORTES EN LAS EMPRESAS**

### **1.- CONTROL DE LAS EMPRESAS QUE NO HAN REALIZADO EL VISADO DE SU AUTORIZACIÓN EN EL AÑO 2008**

En el año 2009 no se procederá a realizar el visado de autorizaciones de transporte público de mercancías, por tanto esta inspección se dirigirá contra las empresas que no hayan realizado dicho trámite en el año 2008.

Se requerirá a las empresas para que aporten documentación, discos diagramas, facturación, impuestos, etc., que permita detectar la realización de transportes sin autorización.

En el caso que se constaten infracciones en esta materia, se levantará un acta al transportista por realizar transporte sin autorización.

En el año 2009 corresponde hacer el visado a las empresas de transporte privado de mercancías.

## **2.- CONTROL DE TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO**

Como ya se ha señalado, el control de las jornadas de conducción de los conductores profesionales viene impuesto por imperativo legal en la Directiva 2006/22/CE de Parlamento y del Consejo, que establece el número mínimo de las jornadas de trabajo que se deben controlar. Durante el año 2009 se deberá intensificar esta tarea, puesto que será obligatorio controlar al menos el 2% de las jornadas de trabajo.

El control en carretera no puede detectar la totalidad de infracciones que se cometen en esta materia, puesto que se limita al día en curso y a los 28 días anteriores a que se realice el control, mientras que la Inspección puede requerir a las empresas los discos diagrama durante un año, debiendo éstas últimas conservarlos a disposición de la Administración. El periodo a controlar será, por regla general, de 45 días, pudiendo ser incrementado a criterio del órgano de inspección actuante.

Se requerirá a las empresas discos de 45 días con relación de conductores y TC1 y TC2, comprobándose que los conductores cotizan en el correspondiente grupo. Se solicitará asimismo el justificante de control de la revisión del tacógrafo.

Se dará prioridad a la inspección de aquellas empresas sobre las que haya algún tipo de denuncia proveniente de asociaciones profesionales, organizaciones sindicales, organismos de inspección, empresas o particulares.

En caso de detectarse incumplimientos de gravedad en materia de tiempos de conducción y descanso, afiliación a la seguridad social así como no adscripción al grupo de cotización que corresponda, se dará traslado a la Inspección de Trabajo.

## **3.- CONTROL DEL CERTIFICADO DE CONDUCTOR DE TERCEROS PAÍSES**

El control en carretera de la posesión del certificado se complementará con el control en la empresa en que se realiza la inspección.

Con objeto de evitar la contratación irregular de trabajadores se comprobará en el Registro General de Conductores que las empresas que cuentan con certificados de conductores de terceros países no den de baja a los trabajadores una vez que han obtenido el preceptivo certificado, quedándose con el mismo.

Si se constata que el conductor ha sido dado de baja en la Seguridad Social, se requerirá a la empresa para que devuelva el certificado y se comunicará tal circunstancia a la Inspección de Trabajo.

#### **4.- CONTROL DE LAS COOPERATIVAS DE TRABAJO ASOCIADO DE FUNCIONAMIENTO IRREGULAR**

Existen Cooperativas de Trabajo Asociado que se han constituido con el único objeto de permitir a sus integrantes eludir el cumplimiento de los requisitos cualitativos exigidos para acceder a la titularidad de autorizaciones de transportes, permitiendo a los integrantes de las mismas realizar una gestión independiente de la Cooperativa, buscando sus propios clientes y facturando en nombre propio los servicios prestados, realizando éstos bajo la cobertura de la autorización de transporte de la Cooperativa, derivando estas actuaciones en una distorsión de la competencia en el mercado.

Se practicarán inspecciones en cooperativas de trabajo asociado, controlando la documentación contable, mercantil, impositiva y de cualquier otra índole que permita constatar que los servicios son facturados por la Cooperativa.

En caso contrario, esto es, que se constate que son los socios quienes facturan a sus clientes, se levantará acta a la Cooperativa por comisión de la infracción tipificada en el artículo 140.17 de la LOTT, al cargador por la comisión de la infracción tipificada en el artículo 141.27 y al "socio cooperativista" por la comisión de la infracción tipificada en el artículo 140.1.

#### **5.- CARGADORES**

La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres tipifica como infracción contratar con transportistas no autorizados. Se requerirá a las empresas cargadoras radicadas en Navarra la documentación que acredite con quién contratan el transporte que generan.

Asimismo, teniendo en cuenta que los cargadores y operadores de transporte son responsables de las infracciones cometidas en materia de excesos de peso, se les requerirá que justifiquen los pesos con los que salen los vehículos de los puntos de carga.

#### **6.- DENUNCIAS PRESENTADAS**

La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que el procedimiento para la imposición de las sanciones previstas en la Ley se incoará de oficio por acuerdo del órgano competente, bien por propia iniciativa, como consecuencia de orden superior, a petición razonada de otros órganos o por denuncia.

En este sentido se priorizará el examen de todas las denuncias que se presenten por las asociaciones profesionales y particulares que ostenten un interés legítimo. En el año 2008 se presentaron 18 denuncias. Se atenderá asimismo a cuantas reclamaciones se presenten por los usuarios de los servicios de viajeros.

Finalmente, en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 13.2 del Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento para el ejercicio de la potestad sancionadora, se notificará al denunciante el acuerdo de iniciación del procedimiento sancionador que, en su caso, se incoe.

## **7.- CAMPAÑA DE INSPECCIÓN CONJUNTA ENTRE LA INSPECCIÓN DE TRANSPORTES Y LA INSPECCIÓN DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL**

En el ámbito de los Acuerdos del Consejo de Ministros de 21 de octubre de 2005 se promovió la coordinación de las inspecciones de Hacienda, Trabajo y Seguridad Social y Transportes de las Comunidades Autónomas para combatir conjuntamente las prácticas fraudulentas o desleales en el sector del transporte por carretera

La erradicación de dichas prácticas fraudulentas requiere la cooperación de las diferentes Administraciones Públicas, por lo que el 12 de mayo de 2006 se suscribió el “Protocolo de Coordinación entre la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, la Dirección General de Transportes por carretera y la Tesorería General de la Seguridad Social en materia de lucha contra la economía sumergida y la competencia desleal en el sector del transporte por carretera”.

#### **IV.- SEGUIMIENTO Y CONCLUSIONES DEL PLAN**

El Plan de Inspección será objeto de un seguimiento periódico por la Dirección General de Transportes a través de la Sección de Inspección y Junta Arbitral del Servicio de Ordenación y Gestión de Transportes de Navarra.

Mensualmente, las fuerzas y cuerpos encargados de la vigilancia en carretera remitirán los datos que sean requeridos por la Inspección de transportes para velar por el cumplimiento del Plan de Inspección.

A tal efecto, se ha diseñado un Plan informático que facilita a los agentes actuantes en carretera la recopilación de los datos relativos a los controles efectuados, así como la transmisión informática de los datos mensuales al Servicio de Ordenación y Gestión de Transportes.

Tras la finalización del ejercicio 2009, la Dirección General de Transportes del Gobierno de Navarra procederá a realizar un análisis y valoración de las actuaciones practicadas con objeto de adoptar las medidas oportunas en los próximos ejercicios para velar por el cumplimiento de la normativa reguladora de los transportes terrestres.

## ANEXO

### CAMPAÑAS COORDINADAS DE CONTROL DE TRANSPORTE POR CARRETERA DE ACTIVIDADES ESPECÍFICAS.

Durante el año 2009 se practicarán las siguientes campañas específicas de control del transporte por carretera:

#### Campañas de controles coordinados con Euro Control Route:

- Campaña de control de exceso de peso. Se realizará en la semana del 9 al 15 de marzo.
- Campaña de transporte internacional de viajeros del 22 al 26 de julio y del 7 al 13 de diciembre.
- Campaña de control de transporte internacional de mercancías, a realizar del 20 al 26 de abril y del 5 al 11 de octubre.
- Campaña de control de transporte de mercancías peligrosas, a realizar del 22 al 28 de junio.

#### Campañas de controles nacionales:

- Campañas de control de exceso de peso de larga duración con participación de todas las Comunidades Autónomas del 19 al 21 de mayo y del 20 al 22 de octubre.
- Controles coordinados de la Cornisa Cantábrica, a realizar el 22 de enero, 11 de febrero, 3 de marzo, 16 de abril, 14 de mayo, 8 de junio, 2 de julio, 16 de septiembre, 15 de octubre, 5 de noviembre y 15 de diciembre.

#### Controles coordinados generales con participación de todas las Comunidades Autónomas, a realizar:

- 27 de enero, 19 de febrero, 24 de marzo, 29 de abril, 27 de mayo, 17 de junio, 13 de julio, 29 de septiembre, 27 de octubre, 17 de noviembre y 1 de diciembre.