



XIV PLAN DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTES POR CARRETERA DE NAVARRA



AÑO 2018

XIV PLAN DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTES DE NAVARRA

AÑO 2018

INDICE

1. Introducción	3
2. Principios generales del plan de inspección y novedades.....	4
3. Actuaciones en carretera	7
3.1.- Realización de transporte público de mercancías al amparo de la correspondiente autorización.....	7
3.2.- Realización de transporte privado complementario	8
3.3.- Manipulaciones del tacógrafo y del limitador de velocidad	8
3.4.- Tiempos de conducción y descanso (ccaa impar cif en 2018).....	10
3.5.- Excesos de peso.....	11
3.6.- Transporte realizado por no residentes (empresas “buzón”)	12
3.7.- Transporte escolar y de menores	13
3.8.- Control de conductores de terceros países	15
3.9.- Condiciones de prestación de servicios en las líneas de transporte de viajeros	15
3.10.- Mercancías peligrosas	16
3.11.- Taxi	16
3.12.- Transporte sanitario	17
4. Actuaciones de la inspección de transportes en las empresas	18
4.1.- Control de las empresas que no han realizado el visado de su autorización en 2017 .	18
4.2.- Control de tiempos de conducción y descanso	18
4.3.- Control del certificado de conductor de terceros países	19
4.4.- Control sobre la oferta de transporte público.....	19
4.5.- Control de empresas con autorizaciones vtc.....	20
4.6.- Denuncias presentadas	21
5. Inspección del cumplimiento de la normativa relativa a la formación cap de conductores (cualificación inicial y formación continua)	21
6. Control de las plataformas digitales de contratación de servicios de transporte de viajeros en turismos particulares.....	22
7. Seguimiento y conclusiones del plan	23

1. INTRODUCCIÓN

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificada por la Ley 9/2013, de 4 de julio, y 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 2018 ha sido aprobado por la Comisión de Directores Generales de Transportes del Estado y de las Comunidades Autónomas en su reunión de 29 de noviembre de 2017.

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.

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, ACONSENA, AITAN y TELETAXI) y de la Guardia Civil y Policía Foral que ejercen sus funciones en esta Comunidad. La localización y erradicación de bolsas de fraude redundan en un beneficio para el sector que opera legalmente en Navarra, siendo indispensable la participación de las asociaciones profesionales por el conocimiento que pueden tener sobre el fraude y la economía sumergida existente en el sector.

Asimismo, algunas de las actuaciones tienen incidencia en la Estrategia Navarra de Seguridad Vial, por lo que se tendrán en cuenta los resultados y se comunicarán a la oficina creada por la ENSV (2013-2020). De igual modo, las campañas previstas en el Plan se coordinan con el resto de campañas programadas por la oficina de la ENSV.

2. PRINCIPIOS GENERALES DEL PLAN DE INSPECCIÓN Y NOVEDADES

Los **principios generales** que determinan las actuaciones contempladas en el Plan de Inspección de Transportes de Navarra son:

- Velar por el cumplimiento de la normativa que ordena la actividad del transporte por carretera con el propósito de mejorar la seguridad del transporte y las condiciones laborales de los conductores profesionales.
- Luchar contra las conductas irregulares que afecten a la libre competencia entre las empresas. En especial, detectar y penalizar el dumping social y la deslocalización de empresas.
- Erradicar el intrusismo controlando y sancionando la realización de operaciones de transporte sin la cobertura de los preceptivos títulos habilitantes.
- Mejorar la calidad del transporte de viajeros y mercancías en el ámbito de la Comunidad Foral de Navarra.
- Mejorar la formación del personal de Inspección, tanto en materia normativa como en la incorporación de nuevas tecnologías en el desarrollo de la función inspectora.
- Potenciar la coordinación y colaboración con las inspecciones de Hacienda, Trabajo y Seguridad Social.
- Potenciar la coordinación y colaboración con otros Departamentos del Gobierno de Navarra, en especial con el Departamento de Educación en materia de transporte escolar.

Como **novedades normativas** destacamos los siguientes:

- Tras la problemática surgida entre las autorizaciones de VTC y VT, se ha hecho necesaria la modificación de la normativa a fin de frenar la especulación. El 30 de diciembre se ha publicado en el BOE el Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, por el que se establecen normas complementarias en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor. Contiene dos medidas: una relativa al freno a la especulación limitando la transmisión de licencias hasta que no hayan transcurrido dos años desde su expedición original y otra, relativa a la obligación de comunicar por

vía electrónica a la Administración una serie de datos antes del inicio de cada servicio.

- Está previsto el establecimiento en Navarra de un distintivo autonómico para los vehículos de transporte público bajo autorización VTC con características similares a lo establecido en otras Comunidad Autónomas al objeto de facilitar su identificación en carretera.
- Por otro lado, durante el primer trimestre del 2018 está prevista la aprobación del nuevo texto del ROTT, que afectará de forma significativa el régimen sancionador, como consecuencia de la aplicación del Reglamento UE 2016/403 de la Comisión, por el que se completa el Reglamento del Parlamento y del Consejo UE 1071/2009, en lo que respecta a la clasificación de infracciones graves que puedan acarrear la pérdida de la honorabilidad.

En cuanto a las **novedades generales** que afectan a la Inspección de Transportes, cabe destacar las siguientes:

- En 2018 se implementará plenamente la **relación electrónica con la Administración** de Transportes, ya puesta en marcha parcialmente durante 2017. El uso generalizado de los medios electrónicos va a suponer un cambio radical en las relaciones entre los transportistas y la Administración Pública. La notificación electrónica tendrá carácter preferente en todo el expediente administrativo sancionador.
- Durante 2017 se ha hecho efectiva, mediante la aplicación informática SITRAN, a través de la que se gestiona el Registro General de Empresas y Actividades de Transporte la **conexión telemática con la Tesorería General de la Seguridad Social**, lo cual permite acceder directamente a las modalidades de contratación de conductores y su situación laboral, que facilita la detección de las contrataciones irregulares a tiempo parcial de trabajadores de las empresas de transportes y de los conductores no dados de alta en la Seguridad Social.
- Durante 2017 **se han finalizado las obras de mejora en las básculas** de pesaje fijas existentes en nuestra Comunidad. Resulta necesario en este sentido disponer de una información actualizada sobre la utilización de las mismas para subsanar las incidencias que se puedan producir.

- En cuanto a la dotación de medios para la inspección en carretera, cabe indicar que los dispositivos móviles (**tablets**) con las que ha sido dotada la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, ya están **plenamente operativas** y mejoran notablemente la agilidad del control en carretera así como la recepción por vía electrónica en la Inspección de Transportes de los boletines de denuncia. Es por ello que se prevé la realización de una prueba piloto por parte de Policía Foral al objeto de dotar a los agentes de este cuerpo de dichos medios a la mayor brevedad posible.
- Se trabajará a fin de dotar a la Policía Foral del instrumental tecnológico necesario para que también puedan llegar sus denuncias por vía electrónica a la Inspección. Es por ello que se prevé la realización de una prueba piloto por parte de Policía Foral al objeto de dotar a los agentes de este cuerpo de dichos medios a la mayor brevedad posible.
- Asimismo, los agentes cuentan con **datáfonos** a fin de facilitar el pago de sanciones en carretera mediante tarjetas de crédito.
- Finalmente, una vez se apruebe el nuevo texto del ROTT, cuya aprobación está prevista para el primer trimestre de 2018, se impulsarán los **documentos de control por vía electrónica**.

Por lo que se refiere concretamente a las novedades introducidas en el texto del Plan de Inspección, puede destacarse lo siguiente:

- Realización de mayores controles del **cabotaje**, así como el control del transporte internacional puesto que es el modo de detectar y penalizar desde la inspección de transporte a las denominadas "**empresas buzón**". La creciente y preocupante deslocalización de empresas, fundamentalmente en países del Este, implica competencia desleal a las empresas españolas a través del denominado **dumping social**.
- No obstante, además del control en carretera, también se van a realizar inspecciones en empresa y en cargadoras para tratar de atajar la problemática de la deslocalización empresarial.
- Entre 2017 y 2018, se está efectuando una inspección a cada una de las empresas radicadas en Navarra que disponen de **licencia VTC** (alquiler de vehículos con conductor), al objeto de comprobar la adecuación de su actividad

a los requisitos que para el ejercicio de la misma establecen la LOTT y la Orden FOM 36/2008, de 9 de enero, y en particular, de la prestación habitual de sus servicios en el ámbito territorial de la Comunidad Foral.

- Control del **duplicado de tarjetas de tacógrafo digital**, al haberse detectado utilizaciones simultáneas de la tarjeta presuntamente “extraviada” y la tarjeta duplicada.
- Control de **las plataformas digitales** de contratación de servicios de transporte de viajeros en vehículos turismo particulares.
- Se mantienen por segundo año consecutivo, en coordinación con el Ministerio de Fomento y el resto de CCAA, **campañas de peso de larga duración** dirigidas exclusivamente a **furgonetas**, al haberse detectado un aumento considerable de irregularidades en este tipo de vehículos.
- Se mantiene la **campana de control de transporte sanitario** y la **campana de control del taxi**, así como las **campañas de control de transporte escolar**.

3. ACTUACIONES EN CARRETERA

3.1.- REALIZACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MERCANCÍAS AL AMPARO DE LA CORRESPONDIENTE AUTORIZACIÓN

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

El cumplimiento de estos requisitos supone el acceso a la actividad en condiciones de igualdad, puesto que garantiza que la empresa 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.

Cuando se detecten infracciones por este motivo (carencia de autorización), el agente denunciante deberá rellenar siempre que sea posible (el documento de control facilitará la información) los datos del cargador, siempre que tenga su residencia en

España, para que el órgano instructor pueda incoar el correspondiente expediente sancionador contra éste.

Cuando este tipo de controles se haga en empresas, debe incluir además de empresas de transporte a los operadores, en el sentido de asegurar que éstos realicen su actividad al amparo de la correspondiente autorización comprobando asimismo que contratan con transportistas poseedores del correspondiente título habilitante.

3.2.- REALIZACIÓN DE TRANSPORTE PRIVADO COMPLEMENTARIO

Se mantienen 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.

Con la modificación del ROTT, introducida por el RD 1225/2006, un elevado número de vehículos ha quedado exento de la obligación de obtener autorización de transporte para realizar transporte privado (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.

Cuando haya indicios racionales de que el transporte que se está realizando es público, disfrazado de privado para eludir los requisitos exigibles a aquél, y de la documentación existente no se desprenda lo contrario, se levantará el correspondiente boletín de denuncia. El instructor, antes de incoar el correspondiente procedimiento sancionador, llevará a cabo las pruebas pertinentes a fin de determinar si realmente se ha cometido la infracción.

En relación con la documentación obligatoria a bordo del vehículo, la modificación de la LOTT establece la obligatoriedad de llevar a bordo la documentación que acredite la pertenencia de la mercancía a la empresa y la relación contractual del conductor. Esta obligación facilita el control en carretera de este tipo de transporte ilegal, control que hasta ahora debía hacerse siempre a posteriori por el instructor antes de abrir el expediente.

3.3.- MANIPULACIONES DEL TACÓGRAFO Y DEL LIMITADOR DE VELOCIDAD

La detección de las manipulaciones se realiza fundamentalmente en los controles de carretera, teniendo en cuenta la dificultad de detectarlas en las

inspecciones de empresas que se vienen realizando en las oficinas de la Administración.

En 2018, se mantendrán los controles de manipulaciones en polígonos industriales y áreas metropolitanas, al haberse detectado que las principales manipulaciones se producen en pequeños recorridos con velocidades muy cortas.

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.

Hay que mencionar que los vehículos obligados a llevar tacógrafo digital matriculados a partir de 1 de octubre de 2012, deben estar equipados con la nueva versión del tacógrafo digital de acuerdo con la modificación operada por el nuevo Reglamento (UE) 1266/2009 que, entre otras novedades, incorpora la condición 067 que informa del denominado “conflicto en movimiento” cuando, por ejemplo, se haya introducido un imán que anula información del tacógrafo.

En caso de detectarse una manipulación del tacógrafo en carretera, se procederá a la inmovilización del vehículo hasta que la misma se subsane, pudiéndose trasladar en caso necesario el vehículo a un taller autorizado.

Asimismo, al objeto de adoptar medidas ejemplarizantes contra las empresas que manipulan así como con la finalidad de informar a la Comisión Europea, tal y como prescribe el Reglamento (CE) 561/2006, constatada una manipulación y según se detalla en la instrucción circular sobre tacógrafo nº 1/2016, se remitirá copia del boletín de denuncia y del informe anexo a la Dirección General de Transporte Terrestre.

Por su parte, la Fiscalía General del Estado ya en su Memoria del año 2009 señalaba que el hecho de manipular el tacógrafo podría ser subsumible en alguno de los supuestos del artículo 390.1 del Código Penal; en este sentido hay que destacar sentencias recientes que tipifican esta conducta como un delito de falsedad documental.

Los Agentes, en caso de detectar que el tacógrafo (o el limitador de velocidad) están manipulados, abrirán dos boletines: uno por una infracción en materia de

transportes al titular de la autorización, esto es, a la empresa, por importe de 4.001 euros (más la pérdida de honorabilidad del gestor) y otro por una infracción en materia de tráfico al conductor.

Asimismo, se dará prioridad en la inspección en empresa a todas aquellas empresas que hayan sido denunciadas en carretera por manipulación del tacógrafo o del limitador de velocidad. Si se trata de empresas residentes en otra Comunidad Autónoma, se dará traslado de los hechos a la Comunidad Autónoma correspondiente.

En cuanto a la formación del personal adscrito a la Inspección, se mantendrá durante 2018 el esfuerzo formativo respecto manipulaciones de última generación, estando prevista la organización de una jornada sobre este tema.

Cabe resaltar el carácter prioritario del control de cualquier uso indebido de la tarjeta de conductor de tacógrafo.

- En este sentido, se ha detectado que algunos conductores, alegando pérdida, robo o mal funcionamiento de sus tarjetas de conductor de tacógrafo, solicitan un duplicado o incluso obtienen directamente tarjetas duplicadas en Portugal (al no estar este país conectado a la aplicación Tachonet). En este sentido, sería útil la adecuación del software utilizado por los agentes a fin de poder acceder a la aplicación Tachonet en carretera.

Asimismo, se ha comprobado en carretera el uso de tarjetas de conductor por conductores que no son sus titulares. Adicionalmente, aquellas empresas donde se detecten conductores con un número considerable de de tarjetas duplicadas, serán objeto de un control exhaustivo.

3.4.- TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

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 3% de las jornadas de trabajo que se produzcan en cada uno de los estados miembros en el sector del transporte por carretera. De dicho porcentaje de jornadas, el 50 % debe controlarse en

empresa. A estos efectos, en España, deben controlarse un total de 2.885.814 jornadas para dar cumplimiento a la citada Directiva, puesto que hay que parque total de vehículos obligados a llevar tacógrafo en 2018 es 427.528.

Más concretamente, en Navarra en 2018 deben controlarse un total de 49.788 jornadas de las que al menos 24.894, esto es, el 50%, deben controlarse en la sede de las empresas según se establece en la Directiva. Este reparto se hace en función de los vehículos matriculados obligados a llevar tacógrafo en cada Comunidad (en el caso de Navarra, 7.376 vehículos) considerando 225 días laborables al año.

Por lo que respecta al reparto de empresas a inspeccionar entre CCAA y el Estado, este año 2018 corresponden a las CCAA aquellas cuyo número CIF sea impar.

Asimismo, durante el año 2018, se incidirá en el control del uso fraudulento del certificado de actividades así como del uso simultáneo de tarjetas de conductor “extraviadas” y “duplicadas”.

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 residenciada fuera, se remitirá a la Comunidad Autónoma competente.

3.5.- EXCESOS DE PESO

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

Este control está recogido en el Plan Nacional de Seguridad Vial y en el marco de la mesa de economía sumergida, así como en la Estrategia Navarra de Seguridad Vial.

Como principal infraestructura para el control de los vehículos se dispone de las siguientes básculas operativas:

- Dos básculas fijas en Ribaforada (A-68 en ambos sentidos).
- Una en Zozaia (N-121-A, sentido Pamplona)

- Una en el peaje de Tiebas de la AP-15

Adicionalmente, tanto la Guardia Civil como la Policía Foral cuentan con varios equipos de básculas móviles para el pesaje por ejes de los vehículos.

Durante el año 2017, se han terminado los trabajos de mejora en las instalaciones de las básculas de pesaje, con la rehabilitación y mejor de la báscula de Imarcoain, que cuenta en estos momentos con perimetraje y mejora de accesos al recinto, iluminación exterior, señales luminosas, marquesina, baño, etc.

Se mantienen en 2018 dos controles coordinados de peso de larga duración destinados a furgonetas (vehículos comerciales de hasta 3.500 kg de MMA), por haberse detectado un incremento de los excesos de peso en este tipo de vehículos. Suelen ser utilizadas para transporte rápido de mercancías a cortas distancias, sobre todo en el ámbito urbano.

3.6.- TRANSPORTE REALIZADO POR NO RESIDENTES (Empresas “buzón”)

Desde hace unos años una serie de empresas han desarrollado regímenes de empleos complejos y ambiguos, aprovechando el carácter fronterizo y la gran movilidad del sector, recurriendo a agencias, empresas de colocación o sociedades ficticias (sistema buzón) radicadas en Estados miembros con bajos niveles de protección y normas laborales y sociales deficientes. Es lo que el Comité Europeo define como el “dumping social” señalando que son “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”.

El control del transporte realizado por transportistas no residentes, ya sea éste de carácter internacional o interior (transporte de cabotaje), pasa a ser objetivo prioritario de la Inspección de Transportes, dada la creciente deslocalización de empresas y proliferación de las “empresas buzón”.

Debe incrementarse este control en carretera, a fin de evitar que empresas extranjeras hagan competencia desleal a las españolas, con la correspondiente afección al mercado de transporte nacional. No obstante, también se realizarán controles en empresas y en cargadoras.

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

transporte (licencias) y, por otra, a verificar el cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso, así como la relativa al peso de los vehículos.

El Reglamento 1072/2009, de 21 de octubre, sobre el acceso al mercado de transporte internacional de mercancías, ha regulado en sus artículos 8 y 9 el transporte de cabotaje, cuya aplicación directa se produjo el 14 de mayo de 2010. Esta regulación coincide en líneas generales con la recogida en la Orden Fom 2181/2008, siendo destacable la exigencia contenida en el apartado 3º del mencionado artículo 8 de acreditar fehacientemente la realización de un transporte internacional previo así como cada uno de los transportes consecutivos de cabotaje que se lleven a cabo.

El control se extenderá también a los cargadores 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.

3.7.- 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.

El curso pasado se implementó con éxito el acceso a la tramitación telemática para la obtención y renovación tanto de la acreditación de aptitud del vehículo como de la autorización de transporte escolar.

Así, se seguirá avanzando en la tramitación online manteniendo como principio el contenido de la Orden Foral 778/2001, según el cual la Administración de la Comunidad Foral realiza un visado continuo del cumplimiento de la ITV y seguro de los vehículos para el transporte escolar y de menores.

Recientemente se ha aprobado la Orden Foral 102/2017, de 13 noviembre, de la Consejera de Educación, por la que se regula la organización y el funcionamiento en la Comunidad Foral de Navarra del transporte escolar, que se define como “el traslado diario o semanal desde la residencia habitual del alumno beneficiario hasta el centro educativo y su regreso”. La Orden Foral delimita las clases de alumnado que pueden considerarse incluidas y excluidas y fija las distintas modalidades de transporte que se prevén, el transporte colectivo organizado, gestionado y financiado por el Departamento de Educación y el sistema de ayudas individualizadas de transporte.

Asimismo, la Orden Foral contempla la figura del acompañante, hace referencia a las obligaciones ordinarias del alumnado usuario, que podrán complementarse con instrucciones dictadas por el Departamento, y establece la posibilidad de planificar el transporte escolar colectivo de forma coordinada con otras entidades promotoras como Ayuntamientos y APYMAS de centros públicos, atribuyendo la gestión y la supervisión del servicio del transporte escolar al Departamento de Educación, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros Departamentos.

Respecto a la obligatoriedad de realizar controles al transporte escolar, indicar que ésta 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, de tal forma que se controlarán los transportes escolares de todos los centros de Navarra, públicos y concertados, 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.

Cabe destacar, como novedad de 2018, que en las próximas campañas de transporte escolar se van a realizar controles específicos de alcohol y drogas, además del permiso de conducir. En este sentido, se recuerda que la tasa de alcohol para los conductores profesionales está limitada a 0,15 mg/litro en aire espirado, siendo de 0,25 para los conductores en general.

3.8.- CONTROL DE CONDUCTORES DE TERCEROS PAÍSES

La Orden Fom 3399/2002 establece un certificado de conductor para la realización de la actividad de transporte por parte de conductores de terceros países, que debe ser solicitado por las empresas acreditando el alta en la Seguridad Social del conductor en cuestión.

No obstante, con independencia del control que se haga en carretera, es necesario hacer un seguimiento en empresa para comprobar que el conductor no es dado de baja inmediatamente después de haber conseguido el certificado.

En este sentido, se ha llegado a un acuerdo con los órganos responsables de la Seguridad Social intercambiando registros que permitan comprobar esta circunstancia con mayor agilidad y en mayor volumen.

3.9.- CONDICIONES DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LAS LÍNEAS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS

Por parte de la Inspección de Transportes, se tramitan y analizan todas las reclamaciones y quejas que puedan presentar los usuarios de los servicios regulares de transporte público de viajeros.

Teniendo en cuenta el número de reclamaciones (184 presentadas en el año 2017) y quejas que se vienen formulando por los usuarios de líneas regulares de transporte de viajeros por carretera, la Inspección de Transportes de la Comunidad Foral de Navarra intensificará las inspecciones sobre las mismas a fin de comprobar el cumplimiento de las condiciones del servicio. En este sentido, se van a llevar a cabo

controles “in situ” por parte de agentes de inspección priorizando a aquellas empresas que hayan recibido más reclamaciones de usuarios.

Finalmente, se prestará especial atención a que las empresas dispongan y faciliten a los usuarios el libro u hojas de reclamaciones conforme a lo establecido en la Orden Fom 1230/2013 y no otras que puedan confundir a aquellos.

3.10.- 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 incrementar el esfuerzo en 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.

Se vigilará especialmente que este tipo de transporte no vaya 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, certificado de aprobación del vehículo, Panel Naranja y Placas-Etiquetas, 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.

En 2017 entró en vigor la nueva versión de ADR, por lo que desde la Inspección deberá continuarse haciendo un esfuerzo en la formación del personal a fin de conocer y manejar el ADR actualizado.

Se controlará que todas las empresas, que tengan la obligación de hacerlo, envíen puntualmente el informe anual de mercancías peligrosas (el plazo finaliza el 31 de marzo). En este sentido, la Asociación de Consejeros de Seguridad de Navarra (Aconsena) y el Servicio de Transportes elaboraron una guía de ayuda para su

confección, la cual está disponible en la página web del Servicio de Transportes (Apartado 'Transporte de Mercancías. Logística').

3.11.- TAXI

En el año 2018, se procederá a realizar una campaña específica de control del servicio de taxi, tanto urbano como interurbano, con el fin de contribuir a mejorar la calidad del mismo en Navarra.

Concretamente, la campaña se centrará en dos objetivos prioritarios: controlar la realización de servicios de taxi ilegal, esto es, aquellos que se realizan sin el correspondiente título habilitante (licencia o autorización), así como el control de posibles incumplimientos del régimen tarifario por parte de los taxistas. Asimismo, se controlará el uso del libro de ruta en los servicios interurbanos y la exposición de las tarifas.

Para ello, se intensificará el control de los servicios de taxi en colaboración con los correspondientes cuerpos policiales para promover el cumplimiento de las obligaciones que para dichos servicios se establecen en la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi.

3.12.- TRANSPORTE SANITARIO

En el año 2018, tal y como se ha hecho en 2017 y en años anteriores, se procederá a realizar una campaña específica de control del transporte sanitario, con el fin de velar por el cumplimiento de los requisitos que la normativa establece.

La conveniencia de esta campaña está justificada por la relevancia del servicio público que se presta y por la especial atención que requieren los ciudadanos que reciben estos servicios y la sociedad en su conjunto.

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 8/2011 por el que se regula el transporte sanitario por carretera de Navarra (BON 2 de marzo de 2011).

En la campaña se incidirá especialmente en el control de la documentación con que deben contar las ambulancias, de acuerdo con lo dispuesto por el Decreto Foral citado, y la correspondiente autorización de transporte.

4. ACTUACIONES DE LA INSPECCIÓN DE TRANSPORTES EN LAS EMPRESAS

Con carácter general la Inspección dedicará atención preferente al tratamiento de las empresas que la nueva reglamentación europea denomina de “alto riesgo”. Esto es, empresas reincidentes en la comisión de infracciones a la normativa de transporte que serán objeto de un especial seguimiento y, en su caso, se podrá llegar a la pérdida de la honorabilidad, de acuerdo con las previsiones de la normativa europea.

4.1.- CONTROL DE LAS EMPRESAS QUE NO HAN REALIZADO EL VISADO DE SU AUTORIZACIÓN EN 2017

Mediante el visado periódico, la Administración controla que las empresas siguen cumpliendo los requisitos que motivaron el otorgamiento de las correspondientes autorizaciones.

Se inspeccionará a las empresas de las que existan indicios de realización de transporte a pesar de que sus autorizaciones hayan sido dadas de baja, por no realizar el visado, en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte.

Esta actuación, reviste especial importancia ya que con ella se evita que vehículos 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.

4.2.- 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 2018 será obligatorio controlar al menos el 3% de las jornadas de trabajo, que en Navarra asciende a un total de 48.250 jornadas. La misma Directiva exige que al menos un 50% de dichas jornadas se controlen en la sede de las empresas, lo cual supondría que en Navarra deben controlarse en sede de las empresas un total de 24.125 jornadas.

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 fundada, así como de aquellas a las que se haya detectado algún tipo de manipulación en carretera.

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.

4.3.- 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.

4.4.- CONTROL SOBRE LA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Por último, indicar que la modificación de la LOTT introduce una importe novedad en relación con la mera oferta de servicios de transporte público sin autorización. El artículo 141.7 tipifica como infracción grave la oferta de servicios de transporte sin disponer de título habilitante exigible para realizarlo o para intermediar

en su contratación, tanto si se realiza de forma individual en un único destinatario o si se hace público para conocimiento general a través de cualquier medio.

En los últimos años, agravado por la situación económica, se ha visto como han proliferado ofertas de servicio de transporte sin autorización en los distintos medios.

La inspección, hasta ahora, no disponía de medios para poder realizar una inspección efectiva dado que necesitaba tener pruebas de que el servicio de transporte se hubiera contratado y por lo tanto realizado.

Al tipificar esta conducta como infracción, se abre una vía para luchar contra la competencia desleal a las empresas de transporte.

En este mismo sentido pero desde el punto de vista de quien contrata, los artículos 140.17 y 141.22 de la LOTT tipifican como infracciones muy graves y graves, respectivamente, las contrataciones de servicios de transporte con transportistas u operadores de transporte no autorizados.

4.5 - CONTROL DE EMPRESAS CON AUTORIZACIONES VTC

Entre 2017 y 2018, se está efectuando una inspección a cada una de las empresas radicadas en Navarra que disponen de licencias VTC (alquiler de vehículos con conductor), al objeto de comprobar la adecuación de su actividad a los requisitos establecidos en la LOTT y en la Orden FOM 36/2008, de 9 de enero. En particular, se está comprobando el cumplimiento del requisito de “habitualidad” de sus servicios en el ámbito territorial de la Comunidad Foral.

Los vehículos destinados a esta actividad deben ser utilizados habitualmente para prestar servicios destinados a atender necesidades relacionadas con el territorio de la comunidad autónoma que ha otorgado la autorización, entendiéndose que un vehículo no cumple este requisito de la habitualidad cuando el 20 por ciento o más de sus servicios, dentro de un periodo de tres meses, no haya discurrido, ni siquiera parcialmente, por dicho territorio.

Por lo que se refiere a la normativa aplicable a las VTC, indicar que, tras la problemática surgida entre las autorizaciones de VTC y VT, se ha hecho necesaria la modificación de la normativa a fin de frenar la especulación. El 30 de diciembre se ha publicado en el BOE el Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, por el que se establecen normas complementarias en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor. Contiene dos medidas:

una relativa al freno a la especulación limitando la transmisión de licencias hasta que no hayan transcurrido dos años desde su expedición original y otra, relativa a la obligación de comunicar por vía electrónica a la Administración una serie de datos antes del inicio de cada servicio.

Por su parte, se va a regular durante el año 2018 la normativa para implantar un distintivo autonómico para los vehículos de transporte público bajo autorización VTC con características similares a lo establecido en otras Comunidad Autónomas al objeto de facilitar su identificación en carretera.

4.6.- 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 2017 se presentaron 3 denuncias.

Asimismo, se atenderá a cuantas reclamaciones se presenten por los usuarios de los servicios de viajeros que, como ya se ha comentado, en el año 2017 ascendieron a 184.

5. INSPECCIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA RELATIVA A LA FORMACIÓN CAP DE CONDUCTORES (Cualificación inicial y Formación continua)

El R.D. 1032/2007 de 20 de julio, traspuso al ordenamiento jurídico español la Directiva 2003/59 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio, que establece la obligatoriedad para los conductores que efectúan actividades de transporte por carretera dentro del territorio de la Unión Europea, por medio de vehículos para los que se exija permiso de conducir de las clases D1, D1+E, D, D+E, C1, C1+E, C y C+E, de disponer de una cualificación inicial y una formación continua.

Esta cualificación inicial, es exigible a aquellos conductores titulares de permiso de conducir de las categorías D1, D1+E, D ó D+E que lo hayan obtenido con

posterioridad al día 10 de septiembre de 2008 y para aquellos conductores titulares de permiso de conducir de las categorías C1, C1+E, C ó C+E que lo hayan obtenido con posterioridad al día 10 de septiembre de 2009.

Conforme a la normativa anteriormente señalada, los conductores que fueran titulares de alguno de los permisos de conducción referidos, con anterioridad a las fechas citadas, están exentos del requisito de cualificación inicial y por tanto, no les será exigible. En consecuencia, será la fecha de expedición del permiso de conducir correspondiente, la que determine la exigencia o no, de cualificación inicial para el conductor.

Este tipo de control debe llevarse a cabo en carretera, puesto que en la sede de la empresa no se encuentran los permisos de conducir de los conductores, siendo éste el documento que determina la exigencia o no del Certificado de Aptitud Profesional.

En el año 2017, tanto en el ámbito de viajeros como en el ámbito de mercancías, todos los conductores con permiso de conducir de las clases D1, D1+E, D, D+E, C1, C1+E, C y C+E, tienen que disponer del certificado de formación continua.

Asimismo, se inspeccionarán todos los centros que soliciten autorización para impartir cursos y todos los cursos que impartan dichos centros.

La modificación de la LOTT ha creado nuevos tipos infractores para sancionar los incumplimientos a la reglamentación del CAP, incumplimientos de las empresas transportistas o de los centros de formación; las infracciones pueden ser leves, graves y muy graves con pérdida de honorabilidad, si se trata de una empresa que contrata conductores que no dispongan del CAP.

6. CONTROL DE LAS PLATAFORMAS DIGITALES DE CONTRATACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS EN TURISMOS PARTICULARES

Como ya se ha señalado en los planes de años anteriores, existen varias empresas on line de transporte colaborativo que podrían estar llevando a cabo prácticas fraudulentas (transporte público discrecional de viajeros en turismo), lo cual supondría una grave perturbación en la ordenación y seguridad del transporte.

La planificación de estos controles se va a realizar de forma coordinada con el Ministerio de Fomento, las CCAA y las Administraciones Locales.

La clave para controlar este tipo de transporte es determinar si realmente se trata de transporte colaborativo (servicio compartido y gastos compartidos) o si, por el contrario, se trata de un transporte público discrecional de viajeros en vehículo turismo.

En este sentido, España es uno de los pocos países de la UE en el que los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC), están restringidos y regulados. Por tanto, ya existe normativa que permite actuar contra esta clase de plataformas, a diferencia de los países en los que dichos servicios están liberalizados.

En el presente Plan, así como en el Plan estatal correspondiente a 2018, se sigue manteniendo el carácter prioritario de este control, insistiéndose en la coordinación entre las diferentes administraciones.

7. SEGUIMIENTO Y CONCLUSIONES DEL PLAN

El Plan de Inspección será objeto de un seguimiento periódico.

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.

Tras la finalización del ejercicio 2018, el Servicio de Transportes 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. Asimismo, dichos datos serán remitidos al Ministerio de Fomento.