



XV PLAN DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTES POR CARRETERA DE NAVARRA



AÑO 2019

XV PLAN DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTES DE NAVARRA

AÑO 2019

INDICE

1. INTRODUCCIÓN	1
2. PRINCIPIOS GENERALES Y NOVEDADES DEL PLAN:	2
2.1.- Principios generales	2
2.2.- Novedades y aspectos a destacar	2
3. ACTUACIONES A LLEVAR A CABO	4
3.1.- Control de la realización de transporte público de mercancías con autorización..	4
3.2.- Realización de transporte privado complementario.	5
3.3.- Visado.....	5
3.4.- Manipulación del tacógrafo y del limitador de velocidad.....	6
3.5.- Tiempos de conducción y descanso.	8
3.6.- Exceso de peso.	8
3.7.- Transporte realizado por no residentes y empresas buzón.	9
3.8.- Control de Cooperativas de Trabajo Asociado.	11
3.9.- Transporte escolar y de menores.....	11
3.10.- Control de conductores de terceros países.	13
3.11.- Condiciones de prestación de servicios en las líneas de transporte de viajeros.	13
3.12.- Mercancías peligrosas.	14
3.13.- Taxi.....	14
3.14.- Transporte sanitario.....	15
3.15.- Control sobre la oferta de transporte público	16
3.16.- Control de empresas con autorizaciones VTC.....	16
3.17.- Denuncias presentadas.....	17
3.18.- Inspección del cumplimiento de la normativa relativa a la formación CAP de conductores (cualificación inicial y formación continua).	18
3.19.- Control de las plataformas digitales de contratación de servicios de transporte de viajeros en turismos particulares.	18
4. SEGUIMIENTO Y CONCLUSIONES DEL PLAN	19

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 2019 ha sido aprobado por la Comisión de Directores Generales de Transportes del Estado y de las Comunidades Autónomas en su reunión de 4 de diciembre.

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, Policía Foral y Policía Municipal, 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.

El sector del transporte de mercancías por carretera en nuestra Comunidad Foral representa aproximadamente el 3% del PIB de Navarra, es decir, unos 565 millones de euros, habiendo 2.375 empresas y 6.262 vehículos autorizados, con el consiguiente número de empleados. Por tanto, el transporte de mercancías por carretera representa uno de los sectores económicos principales de la región y, además, resulta primordial en la cadena de valor de las empresas productoras de la Comunidad, en especial considerando el marcado carácter industrial y exportador de nuestra economía.

2. PRINCIPIOS GENERALES Y NOVEDADES DEL PLAN:

2.1.- **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.

2.2.- **Novedades y aspectos a destacar:**

- Inminente implantación del **registro electrónico de comunicación de servicios VTC**: las empresas titulares de licencias VTC tienen obligación de comunicar por vía electrónica a la Administración una serie de datos antes del inicio de cada servicio, tal y como establece el Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre.
- Se encuentra en fase final de tramitación el establecimiento en Navarra de un **distintivo autonómico para los vehículos de transporte público bajo autorización VTC** con características similares a lo regulado en otras CCAA al objeto de facilitar su identificación en carretera.

- Concesión de **30 nuevas licencias VTC** en Navarra. Se va a reforzar el control del cumplimiento de los requisitos para ejercer la actividad de las empresas que han obtenido nuevas autorizaciones.
- En 2018, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (STSJ de 8 de febrero de 2018, Asunto C-181/17), declaró **ilegal el requisito de los tres vehículos** para acceder al sector, lo cual incidirá en la actual composición y configuración del mismo. Concretamente el Tribunal Europeo ha declarado que nuestro país incumple las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 3, apartados 1 y 2, y del artículo 5, letra b), del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, al imponer como requisito para obtener una autorización de transporte público que las empresas dispongan al menos de tres vehículos.
- Durante el año 2019 está prevista la entrada en vigor 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 2018 se ha implantado la **relación electrónica con la Administración** de Transportes. El uso generalizado de los medios electrónicos ha supuesto un cambio importante en las relaciones entre los transportistas y la Administración Pública puesto que la notificación electrónica tiene carácter preferente en todo el expediente administrativo sancionador.
- Una vez que se apruebe el nuevo texto del ROTT, se impulsarán los **documentos de control por vía electrónica así como el control biométrico de los centros CAP.**
- Se va a continuar inspeccionando con carácter preferente el **cabotaje**, así como el control del transporte internacional puesto que es el modo de detectar y penalizar desde la inspección 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**. Se van a realizar, tal y como se ha hecho en 2018, inspecciones en empresa y en cargadoras para tratar de atajar la problemática de la deslocalización.

- Asimismo, se va a seguir incidiendo, tal y como se ha hecho en 2018, en el control de las llamadas “**falsas cooperativas**”, habitualmente promovidas por grandes flotistas a fin de facilitar el acceso al mercado de transporte y ahorrar costes sociales. No obstante, para hacer aflorar la condición de “falso autónomo” es imprescindible la colaboración de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, que puede obligar a regularizar laboralmente a dichos trabajadores con carácter retroactivo durante los cuatro últimos años.
- Se mantiene como prioritario el control del **duplicado de tarjetas de tacógrafo digital**, al haberse detectado utilizaciones simultáneas de la tarjeta presuntamente “extraviada” y la tarjeta duplicada. Aquellas empresas en las que se detecten conductores con tarjetas duplicadas serán objeto de un control exhaustivo.
- Se continuará también en 2019 con el control de **las plataformas digitales** de contratación de servicios de transporte de viajeros en vehículos turismo particulares.
- Se mantienen por tercer 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 **campaña de control de transporte sanitario** y la **campaña de control del taxi**, así como las **campañas de control de transporte escolar**.

3. ACTUACIONES A LLEVAR A CABO.

3.1.- Control de la realización de transporte público de mercancías con autorización.

La legislación española establece los requisitos de carácter cuantitativo y cualitativo para el acceso a la actividad, requisitos que se acreditan 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 en carretera (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, tanto en carretera como en empresa, 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, transporte de obras o de movimiento de tierras y el efectuado en vehículos de menos de 3.5 ton de masa máxima.

Cuando haya indicios de que el transporte que se está realizando es público, disfrazado de privado para eludir los requisitos exigibles, 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 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.- Visado.

A partir de la entrada en vigor del nuevo ROTT, **las autorizaciones ya no se documentarán en tarjetas de transporte.**

En los años pares, los órganos competentes de cada comunidad autónoma visarán las autorizaciones para realizar *transporte público de mercancías* en vehículos de más de 3,5 toneladas de MMA y para intermediar en la contratación de transportes públicos de mercancías.

En los ejercicios impares se visarán las autorizaciones para realizar transporte público de viajeros en autobús, para realizar transporte privado complementario de viajeros en autobús, para realizar transporte público sanitario, para realizar transporte privado complementario sanitario, para realizar transporte de viajeros en la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor y para realizar *transporte privado complementario de mercancías*.

En 2021 y cada cuatro años se visarán las autorizaciones para realizar transporte público interurbano de viajeros en vehículos de turismo.

De acuerdo con esta distribución, la Administración solicitará la conformidad de los titulares de las autorizaciones para llevar a cabo su visado *en función del número en que termine su NIF*.

3.4.- Manipulación 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. La Ley de Seguridad Vial (Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre) tipifica como falta muy grave en su artículo 77. m) "*Participar o colaborar en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que alteren el normal funcionamiento del uso del tacógrafo o del limitador de velocidad.*" Por tanto los conductores de estas conductas podrán ser sancionados con multas de hasta 500 euros además de la pérdida de 6 puntos.

En 2019, 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 y en 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.

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 2019 el esfuerzo formativo respecto a manipulaciones de última generación.

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

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.

3.5.- Tiempos de conducción y descanso.

Las jornadas de conducción a inspeccionar por cada Comunidad Autónoma se calculan aplicando un 3% sobre el total de vehículos obligados a llevar tacógrafo considerando 225 días laborables al año. Del número resultante, al menos el 50% debe controlarse en la sede de las empresas (Directiva 22/2006).

En 2019 se inspeccionarían los CIF impares por parte de las Comunidades Autónomas y los pares por parte del Estado.

Más concretamente, en Navarra en 2019 deben controlarse un total de 52.096 jornadas de las que al menos 26.048, esto es, el 50%, deben controlarse en la sede de las empresas. Este reparto se hace en función de los vehículos matriculados obligados a llevar tacógrafo en cada Comunidad (en el caso de Navarra, 7.718 vehículos) considerando 225 días laborables al año.

Asimismo, durante el año 2019, se incidirá en el control del uso fraudulento del certificado de actividades así como del uso simultáneo de tarjetas de conductor “extraviadas” y “duplicadas”.

EL periodo a controlar en carretera se limita al día en curso y los 28 días anteriores, mientras que en la inspección en empresa pueden pedirse descargas (y discos diagrama) de un año. Habitualmente, desde la Inspección se requieren 45 días pudiendo incrementarse a criterio del órgano de inspección.

3.6.- Exceso 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 la competencia y la ordenación del transporte, al aumentar de forma considerable la oferta de forma ilícita. En España, el tonelaje de carga está limitado a 40 toneladas (salvo transporte combinado y transportes especiales), habiéndose rechazado por el sector la propuesta de los cargadores de ampliación a 44 toneladas, tal y como se ha establecido en la mayor parte de los países de la UE a través de sus normativas nacionales.

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 finalizaron los trabajos de mejora en las instalaciones de las básculas de pesaje, con la rehabilitación y mejor de la báscula de Tiebas, que cuenta en estos momentos con perimetraje y mejora de accesos al recinto, iluminación exterior, señales luminosas, marquesina, baño, etc.

Se mantienen en 2019 los controles coordinados de peso de larga duración destinados a camiones y 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 ligeros. Suelen ser utilizadas para transporte rápido de mercancías a cortas distancias, sobre todo en el ámbito urbano.

3.7.- Transporte realizado por no residentes y 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 de la Unión Europea 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. 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.

Colaboración con la Inspección de Trabajo:

En los últimos años la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y la Inspección de Transporte han venido actuando de manera coordinada y de forma prioritaria en materia de economía irregular y trabajo no declarado. La actuación conjunta se ha incrementado ante la aparición de nuevas figuras de fraude, como las denominadas “empresas Buzón”, que ha dado lugar a la necesidad de intensificar las actuaciones conjuntas.

La inspección de transporte transmitió e impulsó actuaciones para que otras Instituciones Públicas se implicaran en las actuaciones necesarias para resolver la problemática que estaba surgiendo. Muestra de ello es que, por primera vez, en la Resolución de 11 de abril de 2018, de la Subsecretaría, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 6 de abril de 2018, por el que se aprueba **el Plan Estratégico de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social** para el periodo 2018-2020, **se contempla actuaciones conjuntas entre ambas Inspecciones** de cara a la lucha contra las empresa buzón.

3.8.- Control de Cooperativas de Trabajo Asociado.

La característica distintiva de una Cooperativa de Trabajo Asociado respecto de las demás cooperativas es que las personas que forman parte de ella, además de aportar el capital, aportan su trabajo. De este modo, se crea una figura jurídica especial compatible en el marco laboral y en el marco societario.

Cuando la empresa transportista objeto de inspección revista la forma de cooperativa de trabajo asociado, la Inspección deberá analizar si se trata o no de una falsa cooperativa. En esta materia resulta fundamental la plena colaboración con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y, en su caso, con Hacienda (facturación por “módulos”).

En las cooperativas fraudulentas entra de lleno la figura del “falso autónomo”, cuya verdadera naturaleza es la de trabajador por cuenta ajena. Cobra gran interés en este sentido la siguiente jurisprudencia: Sentencia de la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia de Navarra de 5 de junio de 2015 (JUR 2015/260165) y la Sentencia del Tribunal Supremo, sala de lo Social, 549/2018 de 18 de mayo, que determina la naturaleza laboral del contrato de prestación de servicios de transporte entre el socio y la cooperativa de trabajo asociado.

3.9.- 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.

En la actualidad, la tramitación la obtención y renovación tanto de la acreditación de aptitud del vehículo como de la autorización de transporte escolar es totalmente telemática.

En 2017 se aprobó 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.

Tal y como se hizo en 2018, se va a continuar en 2019 con los 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.

3.10.-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.

3.11.-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 (194 en 2018 y 184 en 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.

3.12.-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.

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) que este año, **por primera vez** y de acuerdo con lo establecido al respecto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, **se realizará y enviará exclusivamente de manera telemática** a través de la pagina web del Ministerio de Fomento tal y como indica la nueva Orden FOM/606/2018, de 25 de mayo, sobre el contenido del informe anual para el transporte de mercancías peligrosas por carretera.

3.13.-Taxi.

La Ley Foral del Taxi ha sido modificada en el año 2018, entre otros aspectos, en el sentido de posibilitar que los Ayuntamientos pertenecientes a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona que, conforme a la Ley Foral 9/2005, no fueron incluidos en el Área Territorial de Prestación Conjunta del Servicio de Taxi, puedan solicitar su incorporación en el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de esta norma.

XV Plan de inspección de transportes por carretera. Año 2019

Asimismo, en el apartado sancionador se introduce la prohibición expresa de cualquier publicidad ilícita y se faculta a los municipios o a la entidad local competente para ordenar la retirada de cualquier anuncio que incumpla la normativa. En lo que a la renovación de los vehículos respecta, se amplía de 8 a 10 años la antigüedad máxima de los vehículos adscritos a licencias y autorizaciones de taxi, si bien se prevé una ampliación de hasta dos años más.

En el año 2019, y tal y como se viene haciendo desde hace ya varios años, 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.

3.14.-Transporte sanitario.

En el año 2019, tal y como se ha hecho en 2018 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.

3.15.-Control sobre la oferta de transporte público

El artículo 141.7 de la LOTT 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.

3.16.-Control de empresas con autorizaciones VTC.

Entre 2017 y 2018, se ha efectuado 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.

Deben destacarse las siguientes novedades en relación con las VTC:

- Inminente implantación del registro electrónico de comunicación de servicios VTC: las empresas titulares de licencias VTC tienen obligación de comunicar por vía electrónica a la Administración una serie de datos antes del inicio de cada servicio.
- En fase final de tramitación 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 CCAA al objeto de facilitar su identificación en carretera.
- Concesión de 30 nuevas licencias VTC en Navarra. Implica reforzar el control del cumplimiento de los requisitos para ejercer la actividad de las empresas que hayan obtenido nuevas autorizaciones.

3.17.-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 2018 se presentaron 8 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 2018 ascendieron a 194.

3.18.-Inspección del cumplimiento de la normativa relativa a la formación CAP de conductores (cualificación inicial y formación continua).

La inspección se centrará fundamentalmente en:

1.- El control del Certificado Aptitud Profesional que se realizará directamente en carretera dado que el permiso de conducir determina la exigencia o no de este Certificado. Para los conductores de otros estados miembros de la Unión Europea el permiso de conducir tendrá el código comunitario 95 o en su caso dispondrán de **la tarjeta** de cualificación del conductor.

2.- Formación CAP: Navarra procederá a inspeccionar el cumplimiento de las condiciones en la impartición de los cursos de acuerdo con lo que se dispone en el Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera.

Con la entrada en vigor de la modificación del ROTT los centros de formación precisarán de sistemas de control biométrico.

3.19.-Control de las plataformas digitales de contratación de servicios de transporte de viajeros en turismos particulares.

En los últimos años ha proliferado la contratación de servicios de transporte a través de distintas plataformas digitales. La existencia de nuevas áreas de negocio para el consumo colaborativo en materia de movilidad de viajeros puede ocultar diversas formas de fraude.

La inspección de este tipo de transporte, requiere que se compruebe, fundamentalmente, si se trata de un servicio compartido, y por tanto, sus gastos también. Entendemos como servicios de gastos compartidos aquellos servicios que se lleven a cabo de manera esporádica, es decir que se produzcan con poca frecuencia, no de forma constante, ni regular, ni sujeto a determinadas circunstancias. Se entiende por gastos compartidos aquellos como combustible y peaje, debiéndose repartir el coste de dichos gastos entre todos los ocupantes del vehículo, incluido el conductor.

En el caso que no se den esas circunstancias, nos encontraremos con un transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo. Las Plataformas, intermediarias en el transporte de viajeros por carretera, únicamente podrán intermediar si se encuentran en posesión de la autorización de transporte público de

viajeros o bien cumplir con las condiciones y, en su caso, contar con las habilitaciones que, conforme a la legislación de turismo, que les resulte de aplicación, les permita actuar como agencia de viajes o intermediarios en la contratación de transporte de viajeros por carretera.

Se hace extensivo el control de las plataformas que se dedican a mediación en la contratación de transportes públicos de mercancías. Estas plataformas de paquetería que contratan habitualmente transportes o intermedian en su contratación en nombre propio deben disponer de la correspondiente autorización de transporte como Operados de Transporte o en su caso disponer de la correspondiente autorización de transporte público de acuerdo con lo que dispone el artículo 98 de la LOTT.

Señalar que el control se llevará a cabo para las plataformas que oferten cualquier servicio de transporte tanto en lo que a viajeros se refiere, como a las mercancías, y se actuará actuando de manera coordinada con otras administraciones públicas, tales como la Inspección de Trabajo como de la Agencia Tributaria en las que uno de sus objetivos inspectores se centran en estas nuevas formas de prestación de todo tipo de servicios.

4. 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 2019, 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.