



XXI PLAN DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTES DE NAVARRA



AÑO 2025

XXI PLAN DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTES DE NAVARRA

AÑO 2025

INDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	3
2. OBJETIVO	3
3. ASPECTOS A DESTACAR.....	3
4. ACTUACIONES A LLEVAR A CABO	7
4.1.- CONTROL DE LA REALIZACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO CON AUTORIZACIÓN	7
4.2.- VISADO Y CAPACITACIÓN DEL GESTOR.....	10
4.3.- MANIPULACIÓN DEL TACÓGRAFO Y DEL LIMITADOR DE VELOCIDAD	10
4.4.- TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO.....	12
4.5.- EXCESO DE PESO	13
4.6.- TRANSPORTE REALIZADO POR NO RESIDENTES Y EMPRESAS BUZÓN.....	14
4.7.- TRANSPORTE ESCOLAR Y DE MENORES.....	15
4.8.- CONTROL DE CONDUCTORES DE TERCEROS PAÍSES	17
4.9.- CONDICIONES DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LAS LÍNEAS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS.....	18
4.10.- MERCANCÍAS PELIGROSAS	18
4.11.- TAXI.....	20
4.12.- CONTROL DE EMPRESAS CON AUTORIZACIONES VTC.....	20
4.13.- TRANSPORTE SANITARIO	21
4.14.- CONTROL SOBRE LA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO	21
4.15.- DENUNCIAS PRESENTADAS	22
4.16 INSPECCIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA RELATIVA A LA FORMACIÓN CAP DE CONDUCTORES (Cualificación inicial y Formación continua).....	22
4.17. CONTROL DE LAS PLATAFORMAS DIGITALES DE CONTRATACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS EN TURISMOS PARTICULARES.....	23
4.18. CONTROL DE LA MOROSIDAD	24
4.19. CONTROL PRECIO DEL TRANSPORTE	26
4.20. CONTROL PROHIBICIÓN CARGA Y DESCARGA	27
5. SEGUIMIENTO Y CONCLUSIONES DEL PLAN.....	28

1. INTRODUCCIÓN

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece en su artículo 35 apartado 2 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 2025 ha sido aprobado por la Comisión de Directores Generales de Transportes del Estado y de las Comunidades Autónomas.

La consecución en la Comunidad Foral de 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, dándose traslado del mismo a Policía Foral, Guardia Civil, TRADISNA, ANET, ACONSENA, AITAN y TELETAXI con el fin de que puedan presentar alegaciones y aportaciones al mismo si así lo consideran.

2. OBJETIVO

Garantizar el cumplimiento de la normativa, evitando situaciones de fraude que afecten de manera significativa a la ordenación del transporte por carretera, estando dirigido este Plan no solo a las empresas transportistas, sino también a todas las personas usuarias relacionadas con la actividad.

3. ASPECTOS A DESTACAR

- Se continúa con el control prioritario ya iniciado en el ejercicio 2023, sobre la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, tras la introducción de nuevos tipos infractores por la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como otras normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras.

La morosidad influye negativamente en la liquidez de las empresas, complicando su gestión financiera y afectando a su competitividad y rentabilidad.

- Las nuevas reglas sobre la participación en la carga y descarga de las mercancías fijadas por el Real Decreto Ley 3/2022, de 1 de marzo y por el Real Decreto Ley 14/2022 cuya entrada en vigor se produjo en septiembre del año 2022, requieren el control presencial por parte del personal de Inspección de Transportes con la finalidad de proceder al control de la participación de los conductores en las tareas señaladas. En este sentido, en 2025 se realizará una campaña de control con el objeto de garantizar el cumplimiento de lo establecido en la normativa vigente, y en concreto en la disposición adicional decimotercera de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, siguiendo el Protocolo del Ministerio, habiéndose actuado de este modo durante 2023 y 2024.
- Por otro lado, se está implantando desde el Ministerio la aplicación informática NSGE unificada para todas las CCAA de tramitación de expedientes sancionadores. A lo largo del año 2025, se va a implementar en el entorno de producción para la Comunidad Foral de Navarra, de modo que la tramitación de expedientes sancionadores sea homogénea al utilizarse la misma aplicación, de conformidad con el artículo 51 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Con este objetivo, durante 2025 se van a culminar los desarrollos informáticos de conexión de NSGE con Policía Foral y con la Hacienda Foral. Hitos previos y necesarios para la puesta en marcha en Comunidad Foral de Navarra de la mencionada aplicación NSGE.

- Destacable es también la firma en el mes de julio de 2021, de un protocolo de actuación entre la Inspección de Transportes y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, con el objetivo de reforzar, mejorar y ampliar la lucha contra el fraude en la contratación de trabajadores en el sector del transporte: empresas buzón, falsas

cooperativas y falsos autónomos, conductores que no están dados de alta o lo están a tiempo parcial.

En este sentido, cabe recordar que el Reglamento UE 2019/1149 del Parlamento Europeo creó la Autoridad Laboral Europea, que ya lleva más de un año de actividad contribuyendo a garantizar que las normas de la UE sobre movilidad laboral y seguridad social se apliquen de forma justa, sencilla y eficaz, siendo una de sus principales funciones apoyar las inspecciones conjuntas, lo que dará una mayor efectividad al control de la deslocalización de las empresas. En los ejercicios 2023 y 2024 se han llevado a cabo inspecciones conjuntas y coordinadas entre varios países y en 2025 se pretende seguir con esta línea de actuación.

- Se llevará a cabo un año más el control de tiempos de conducción y descanso, debiéndose controlar al menos el 3% de las jornadas de trabajo. En Navarra, el cálculo se hace sobre 8.427 vehículos obligados a llevar tacógrafo, resultando 28.441 jornadas a controlar en nuestra Comunidad Foral, considerando 225 días laborables.

Cabe destacar como novedad la obligatoriedad que tienen los vehículos que realicen transporte internacional y que cuentan con un tacógrafo analógico o digital de tener instalado un tacógrafo inteligente de segunda generación (G2V2), de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.4 del Reglamento (UE) 165/2014 y en el artículo 2 del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1228.

En cuanto a los vehículos que realicen transporte internacional y que cuentan con un tacógrafo inteligente de primera generación (G2V1), deberán tener instalado un tacógrafo inteligente de segunda generación (G2V2) desde el 18 de agosto de 2025.

- Se mantienen, en coordinación con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el resto de CCAA, las campañas de peso de larga duración tanto de camiones como las 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, incidiéndose especialmente en el control de alcohol y drogas.
- En la programación inspectora se tendrá en cuenta las distintas denuncias provenientes de Asociaciones, Instituciones y particulares. A este respecto, la entrada en funcionamiento del Buzón de colaboración con la Inspección de Transportes del Ministerio supone un instrumento muy importante en la planificación de las actuaciones inspectoras. Asimismo, se pondrá especial atención en empresas con una mayor tendencia infractora.
- En cuanto a la implantación de las relaciones electrónicas con la administración de Transportes se refiere, que arrancó en el año 2017, sigue progresando. La implantación de los nuevos sistemas de control permite a los empresarios de transporte llevar sus documentos de control de forma telemática, facilitando la inspección y la gestión por parte de los propios transportistas.
- Como novedad importante cabe destacar la supresión de la obligatoriedad que tenían los vehículos de regresar cada ocho semanas al centro operativo de la empresa de transporte, manteniéndose el resto de medidas establecidas en 2020 en el Paquete de Movilidad, tras dictaminarlo así el Tribunal de Justicia de la Unión Europea mediante Sentencia el 4 de octubre de 2024.
- Al objeto de que los agentes de control de transportes, puedan cumplir con lo dispuesto en el artículo 9 del Reglamento (UE) 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera y cuyo uso es obligatorio a partir del 21 de agosto de 2023, el Ministerio ha entregado 30 dispositivos de control denominados “puestos móviles DSRC” a la Agrupación de Tráfico de Guardia Civil.

Por su parte, la Dirección General de Transportes y Movilidad Sostenible de Gobierno de Navarra en 2024 ha dotado con un dispositivo DSRC al

Grupo de Transporte de Policía Foral de Navarra. En 2025, con el objetivo de mejorar en la selectividad de los controles en carretera y garantizar las condiciones de uso de los tacógrafos, así como el cumplimiento de la normativa, se adquirirá otro dispositivo DSRC.

- Por otra parte, en 2024 se han reforzado los medios con los que cuenta la Inspección de transportes y los agentes de control. Se han adquirido varios equipos informáticos, y se les ha dotado del software de control necesario en materia de transportes.

Asimismo, se han renovado las cintas métricas y telescopios utilizados por Policía Foral y Guardia Civil para el control de las dimensiones de los vehículos.

Por último, en lo que se refiere a medios personales, se ha creado una nueva plaza de Técnico de Gestión de Transportes en el Servicio de Inspección y Régimen Jurídico de Transportes para reforzar la labor inspectora realizada por el propio Servicio.

- En materia de transporte escolar, en cumplimiento de 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, se mantiene el tríptico elaborado en 2024 sobre la figura del “acompañante” en colaboración con el Departamento de Educación.
- Finalmente, se establecen nuevas campañas de control adicionales a las ya dispuestas por el Ministerio: VTC, transporte de viajeros, prácticas de los cursos CAP y apoyo a los exámenes CAP.

4. ACTUACIONES A LLEVAR A CABO:

4.1.- CONTROL DE LA REALIZACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO CON AUTORIZACIÓN

La actividad de transporte ha de realizarse al amparo de la correspondiente autorización cuyo otorgamiento determina el cumplimiento de

todos los requisitos exigidos por la normativa para el acceso a la profesión y al mercado garantizando una competencia leal de las empresas.

Este tipo de control se llevará a cabo en carretera priorizando las actuaciones sobre vehículos pesados de mercancías.

En carretera, cuando se detecten vehículos carentes de autorización, el agente denunciante deberá rellenar, siempre que sea posible, los datos del cargador contemplados en el documento de control o CMR, cuando tenga su residencia en España para que el órgano instructor pueda incoar el pertinente expediente sancionador contra éste.

Cuando el control se realice en empresas de transporte y en empresas cargadoras se comprobará si los operadores de transporte disponen de su correspondiente autorización en el caso que operen con éstos.

Se controlarán en carretera a los vehículos que tengan adscritas tarjetas de servicio privado complementario, con objeto de detectar posibles transportes públicos efectuados con autorizaciones de esta clase, haciendo mayor hincapié en los tráficos de corto recorrido, y sobre todo de transporte de obras o de movimiento de tierras, y el efectuado en vehículos de menos de 3,5 toneladas de MMA por ser allí donde podría localizarse, en su caso, una bolsa de fraude.

Cuando el transporte privado se realice con vehículos de hasta 3,5 toneladas de MMA no es exigible autorización.

En ocasiones se trata de transportes públicos disfrazados de transportes privados complementarios para eludir todos los requisitos exigibles al transporte público. A este respecto hay que reseñar que el artículo 102.3 de la LOTT, establece la obligación de llevar a bordo del vehículo documentación que acredite la pertenencia de la mercancía a la empresa y que los vehículos y conductores se encuentren integrados en la organización de la misma.

En las empresas de transporte, con independencia de cualesquiera otras actuaciones que puedan llevarse a cabo, se comprobará el cumplimiento de los

requisitos establecidos en los artículos 17 y 54 de la LOTT en el sentido de que llevan a cabo su explotación con plena autonomía económica, gestionándola a su riesgo y ventura, con la responsabilidad que incumbe al transportista, contratando con el cargador o usuario de transporte de mercancías, en nombre propio y facturando directamente con aquéllos los servicios contratados.

Cuando las empresas transportistas objeto de inspección revistan la forma de cooperativa de trabajo asociado se deberá controlar si los socios tributan conforme a la normativa vigente, siempre dentro del ámbito de competencias del Servicio de Inspección y Régimen Jurídico de Transportes de la Comunidad Foral de Navarra. También se deberá comprobar en las empresas que, simulando el cese de los trabajadores por cuenta ajena, estos continúan realizando para ellas las mismas funciones bajo la forma de trabajo por cuenta propia.

La detección de cualquier irregularidad en actuaciones llevadas a cabo únicamente por la Inspección de Transportes será trasladada a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y a la Inspección Tributaria.

Los controles también se llevarán a cabo en las estaciones de autobuses, de trenes, aeropuertos y en aquellos lugares donde haya una mayor concentración de la demanda controlando especialmente el transporte de viajeros realizado en aquellos vehículos de hasta 9 plazas.

Se inspeccionará a las empresas, cuyas autorizaciones hayan sido dadas de baja, por no realizar el visado, en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte y que sin embargo sigan siendo titulares de vehículos de transporte según el Registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico, excepto que los mismos figuren en baja temporal o definitiva, para comprobar que no están realizando transporte de mercancías.

Con esta actuación 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.- VISADO Y CAPACITACIÓN DEL GESTOR

El artículo 43.2 del ROTT señala que se deberá controlar anualmente al menos al veinticinco por ciento de las empresas obligadas a cumplir el requisito de competencia profesional cuyas autorizaciones no hayan de ser visadas ese año, con el objeto específico de comprobar que continúan contando con una persona que ejerza las funciones de gestor de transporte con la vinculación señalada en el artículo 111.

Será necesario comprobar la competencia profesional del gestor, su vinculación con la empresa, el desarrollo de las funciones señaladas en el artículo 112 del ROTT, así como la comprobación de que estos se encuentren dados de alta en el régimen de la Seguridad Social que corresponda y, en su caso, cotizando por el Grupo que la norma determina.

La carencia de algún tipo de autorización, así como detectar el incumplimiento de la normativa competencia de otras administraciones públicas o tener un número elevado de infracciones en materia de transporte se consideran elementos determinantes que señalan el incumplimiento de sus funciones por parte del gestor de transporte.

Para llevar a cabo este tipo de controles, el Ministerio ha establecido un calendario para el reparto de las actuaciones inspectoras, habiéndose cumplido el mismo por parte de la Comunidad Foral de Navarra en el año 2024.

4.3.- MANIPULACIÓN DEL TACÓGRAFO Y DEL LIMITADOR DE VELOCIDAD

La Sala Segunda del Tribunal Supremo, dictó Sentencia 672/2019, considerando delito de falsedad en documento oficial, en la modalidad de simulación (artículos 390.1. 2º y 392 del Código Penal), la manipulación fraudulenta del tacógrafo de un vehículo con la finalidad de falsear los registros de dicho instrumento para eludir los controles policiales y administrativos, al considerar que los registros del tacógrafo son documentos oficiales a efectos jurídico-penales.

Esta nueva situación ha promovido que por parte de la Fiscalía de Seguridad Vial se establezcan medidas de coordinación con la Fiscalía de Siniestralidad Laboral, Dirección General de Tráfico, Dirección General de Transportes Terrestre, Consejerías de Transporte y asociaciones empresariales y sindicatos.

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 autores de estas conductas podrán ser sancionados con multas de hasta 500 euros además de la pérdida de 6 puntos.

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.

En caso de detectarse una manipulación del tacógrafo en carretera, se procederá a la inmovilización del vehículo hasta que la misma se subsane, debiéndose trasladar en caso necesario el vehículo a un taller autorizado para certificar la manipulación y obtener el correspondiente informe técnico. Todo ello sin perjuicio de la confección de los correspondientes boletines de denuncia a que hubiera lugar conforme a la normativa (art. 140.10 LOTT, 197.11 ROTT y 77.m LSV). En estos boletines, como observaciones, se consignará la anotación de remisión al Juzgado de diligencias policiales, con el fin de que los órganos competentes en la tramitación del procedimiento sancionador sean conocedores de dicha situación.

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.

Cabe resaltar el carácter prioritario del control de cualquier uso indebido de la tarjeta de conductor de tacógrafo, que se detecta principalmente en los controles en carretera.

Adicionalmente, aquellas empresas donde se detecten conductores con un número considerable de tarjetas duplicadas, serán objeto de un control exhaustivo. Se pondrá especial atención a la inspección de estas prácticas fraudulentas.

4.4.- TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

El control de los tiempos de conducción y descanso es uno de los objetivos prioritarios de la Inspección del Transporte y de las Fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera.

En 2025 se inspeccionarán los CIF pares por parte de las Comunidades Autónomas y los impares por parte del Estado.

Más concretamente, en Navarra en 2025 deben controlarse un total de 56.882 jornadas de las que al menos 28.441, 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, 8.427 vehículos) considerando 225 días laborables al año.

Se dará prioridad a la inspección de aquellas empresas sobre las que haya algún tipo de denuncia, relativa al incumplimiento de esta materia, proveniente de asociaciones profesionales, organizaciones sindicales, órganos encargados de la vigilancia del transporte en carretera, organismos de inspección, empresas, particulares, etc.

El período a controlar será, por regla general, de 56 días como consecuencia del Reglamento UE 2020/1054, pudiendo ser incrementado a criterio del órgano de inspección actuante cuando aquéllas hayan sido sancionadas de forma reiterada o se haya detectado alguna manipulación en el

tacógrafo de los vehículos. Se controlarán todo tipo de empresas con independencia de la dimensión de las mismas.

Cabe destacar como novedad la obligatoriedad que tienen los vehículos que realicen transporte internacional y que cuentan con un tacógrafo analógico o digital de tener instalado un tacógrafo inteligente de segunda generación (G2V2), de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.4 del Reglamento (UE) 165/2014 y en el artículo 2 del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1228.

En cuanto a los vehículos que realicen transporte internacional y que cuentan con un tacógrafo inteligente de primera generación (G2V21), deberán tener instalado un tacógrafo inteligente de segunda generación (G2V2) desde el 18 de agosto de 2025.

En el desarrollo del control, en empresas se comprobará que los conductores objeto del mismo, se encuentran dados de alta en Seguridad Social en el epígrafe correspondiente. En el caso de que se detecten conductores en situación irregular, se dará traslado al órgano competente de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, al igual que en el supuesto de que en un control a una empresa se levanten actas de notoria gravedad (aquéllas de las que se pueda desprender un exceso de horas sobre el máximo de jornada laboral autorizado).

Cuando se detecten en una empresa reiteradas infracciones de carácter grave o muy grave, se repetirá la inspección a la empresa en el menor plazo posible, para comprobar que ha modificado su conducta.

4.5.- 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.

Como principal infraestructura para el control de los vehículos disponemos 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.

Se mantienen en 2025 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.

4.6.- 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 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.

Destacable es también la firma en el mes de julio de 2021, de un nuevo protocolo de actuación entre la Inspección de Transportes y la Inspección de

Trabajo y Seguridad Social, con el objetivo de reforzar, mejorar y ampliar la lucha contra el fraude en la contratación de trabajadores en el sector del transporte: empresas buzón, falsas cooperativas y falsos autónomos, etc.

En este sentido, recordar que el Reglamento UE 2019/1149 del Parlamento Europeo creó la Autoridad Laboral Europea, que ya lleva más de un año de actividad contribuyendo a garantizar que las normas de la UE sobre movilidad laboral y seguridad social se apliquen de forma justa, sencilla y eficaz, siendo una de sus principales funciones apoyar las inspecciones conjuntas, lo que dará una mayor efectividad al control de la deslocalización de las empresas.

Cabe destacar que, por primera vez en 2023, la ELA ha organizado actuaciones conjuntas entre Estados miembros, por ejemplo, España y Rumanía, con la finalidad de erradicar este tipo de empresas deslocalizadas.

4.7.- 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.

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.

En colaboración con el Departamento de Educación, el Servicio de Inspección y Régimen Jurídico de Transportes ha reeditado y actualizado un tríptico informativo sobre las funciones y responsabilidades de la figura del “acompañante”. Este documento se ha distribuido a todos los centros escolares de Navarra, así como a las empresas que prestan transporte escolar en nuestra Comunidad.

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 este año se programarán tres campañas de inspección específicas, de tal forma que se controlarán los transportes escolares de todos los centros de Navarra, 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 ha hecho en años anteriores, se va a continuar en 2025 con los controles específicos de alcohol y drogas, además del permiso de conducir.

4.8.- CONTROL DE CONDUCTORES DE TERCEROS PAÍSES

La Orden TRM/59/2025 establece la necesidad de disponer de un certificado de conductor para la realización de la actividad de transporte por conductores de terceros países no nacionales de un estado miembro de la Unión Europea en el transporte internacional de mercancías por carretera, y en ella se dictan las normas para su expedición, contenido, características y plazo de validez. No será preciso obtener el certificado de conductor cuando el conductor del vehículo sea residente de larga duración, de acuerdo con la Directiva 2003/109/CE del Consejo, de 25 de noviembre de 2003, relativa al estatuto de los nacionales de terceros países residentes de larga duración.

Se comprobarán las condiciones de uso de este certificado para evitar su uso fraudulento.

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.

De las empresas que se encuentran en situación de incumplimiento se dará traslado al órgano competente de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

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

Por parte de la Inspección de Transportes, se tramitan y analizan todas y cada una de las reclamaciones y quejas que presentan las personas usuarias de los servicios regulares de transporte público de viajeros. Durante el año 2024 se han recibido en Inspección 114 reclamaciones de viajeros.

Se prestará especial atención a que las empresas dispongan y faciliten a las personas usuarias el libro u hojas de reclamaciones conforme a lo establecido en la Orden FOM 1230/2013 y no otras que puedan confundir a aquellos. Asimismo, se controlará la accesibilidad de los vehículos, su antigüedad y el cumplimiento de los itinerarios con el objeto de garantizar que la prestación del servicio se ajusta a la normativa vigente y a las condiciones impuestas por el correspondiente contrato de gestión.

Las Administraciones Públicas deben velar porque el servicio a los usuarios se preste en las condiciones pactadas con los contratistas y con las debidas garantías para aquéllos. Se intensificarán las inspecciones sobre el cumplimiento de las condiciones establecidas en los contratos de gestión de los servicios regulares de viajeros, se controlará de manera minuciosa el cumplimiento de todas las cláusulas del contrato, así como la colaboración entre empresas.

4.10.- 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.

Aparte de la regulación específica del transporte de mercancías peligrosas, contenida en el ADR, la Directiva (UE) 2022/1999, de 19 de octubre de 2022, relativa a procedimientos uniformes de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera, se aplicará a los controles que los Estados miembros ejercen sobre el transporte de mercancías peligrosas por carretera. Hasta que esta Directiva sea traspuesta a nuestro ordenamiento

jurídico, es de aplicación la Resolución de 21 de noviembre de 2005, de la Dirección General de Transportes por Carretera, sobre la inspección y control por riesgos inherentes al transporte de mercancías peligrosas por carretera. La citada Directiva establece que, a fin de efectuar los controles, los Estados miembros utilizarán la lista de control que figura en su anexo I. Un ejemplar de dicha lista deberá entregarse al conductor del vehículo a fin de simplificar o evitar, en lo posible, controles ulteriores.

La Dirección General de Transporte Terrestre se encuentra inmersa en un desarrollo de las herramientas digitales para el control electrónico de las inspecciones del transporte por carretera. A fin de facilitar la realización del control en la carretera por los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil-ATGC, la Dirección General, ha desarrollado una nueva funcionalidad dentro de la aplicación de transportes accesible desde las Tablet que permite elaborar la lista de control de manera casi automática. Esta funcionalidad está operativa desde finales de 2020, y es obligatorio que se cumplimenten todos los datos por parte del agente para que la aplicación permita cerrar ese control y poder abrir uno nuevo.

Se entregará al conductor una copia de la Lista de Control, que le servirá como prueba de la realización del control. A fin de facilitar el control de mercancías peligrosas, se han incluido en el sistema todas las infracciones detalladas por cada epígrafe de la lista de control, con la mención al código del baremo, los epígrafes del ADR, los epígrafes del Real Decreto 97/2014, la categorización de la infracción, la relación con el anexo II de infracciones de la Directiva de control y lo más importante, la descripción de la infracción, que al ser seleccionada aparecerá en el Boletín de denuncia.

La principal novedad es la obligación de cerrar la lista de control, que implica el cierre del control, para que puedan ser impuestas las denuncias. Con este procedimiento, se va a disponer de toda la información para elaborar las Estadísticas que es obligado enviar anualmente a la Comisión Europea.

A lo largo de 2025 se prevé realizar inspecciones, entrando en vigor el ADR de 2025 el 1 de julio del presente año.

En cuanto al transporte por carretera de material radiactivo, en 2025 se realizarán controles de estos transportes de manera conjunta con el Consejo de Seguridad Nacional (CSN).

4.11.- TAXI

En el año 2025, 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.

4.12 CONTROL DE EMPRESAS CON AUTORIZACIONES VTC

La Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, introduce novedades en materia de infracciones, entre otras, las relativas al arrendamiento de vehículos con conductor (VTC).

Asimismo, el Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre, sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor regula la entrada en funcionamiento de nuevo del Registro de comunicaciones de servicios, que facilitará el control de los requisitos de contratación previa y habitualidad. La Sección 3ª de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo ha dictado la sentencia número 1266/2022, de 10 de octubre, en la que confirma la legalidad del citado Real Decreto.

Asimismo, cabe tener en cuenta en este sector la reciente Sentencia de la Sala de lo Contencioso del Tribunal Supremo de fecha 15 de enero de 2024 (nº41/2024) que anula la limitación cuantitativa 1/30 prevista en el artículo 48.3 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Por último, indicar que por Orden Foral 10/2019, de 13 de febrero, del Consejero de Desarrollo Económico se reguló el uso del distintivo identificativo obligatorio para los vehículos de arrendamiento con conductor autorizados en la Comunidad Foral.

Se va a realizar una campaña anual de VTC con el objetivo de controlar el cumplimiento de la normativa vigente en esta materia, evitando que se produzca una competencia desleal dentro del sector, así como la verificación de los requisitos impuestos por la legislación a esta modalidad de transporte.

4.13.- TRANSPORTE SANITARIO

En el año 2025, y siempre y cuando no se entorpezca el servicio de ambulancias, 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.

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.

4.14- 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, 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.

4.15.- 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.

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 2024, ascendieron a 114.

4.16 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: Las Comunidades Autónomas procederán a inspeccionar el cumplimiento de las condiciones en la impartición de los cursos de acuerdo con lo que se dispone en el Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera y por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

La Inspección de Transportes realizará los controles de asistencia, que se extenderán también a las clases y jornadas prácticas.

3.- Exámenes CAP: En relación con las convocatorias para la obtención del CAP, debido al alto volumen de aspirantes que se presentan, la Inspección de Transportes seguirá controlando junto a las autoridades competentes que la realización de los mismos se lleva a cabo sin incidencias y en cumplimiento de la normativa vigente.

4.17. 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, incluyéndose dentro de estos gastos aquellos como combustible y peaje, debiéndose repartir el coste 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 Operador 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, Inspección de Trabajo y Agencia Tributaria.

4.18. CONTROL DE LA MOROSIDAD

La lucha contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera constituye una de las prioridades políticas de la Unión Europea, que se ha traducido en la aprobación de sendas directivas sobre la materia. La Directiva 2000/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de junio de 2000, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, y la vigente Directiva 2011/7/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, que derogó la anterior.

Las disposiciones de la Directiva 2000/35/CE fueron objeto de transposición al ordenamiento español a través de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad.

Posteriormente, la aprobación de la Directiva 2011/7/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, introdujo modificaciones sustantivas en la Directiva 2000/35/CE, trasladadas a nuestro ordenamiento jurídico mediante la aprobación de la Ley 15/2010, de 5 de julio, de modificación de la Ley 3/2004, la cual, entre otras novedades, incorporaba la obligación de empresas y Administraciones de hacer públicos sus plazos medios de pago a proveedores.

En el ámbito concreto del transporte de mercancías por carretera, la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, regula en su artículo 41 el supuesto de demora en el pago del precio, delimitando claramente el momento a partir del cual el deudor incurre en mora y con la voluntad, asimismo, de evitar pactos de contenido abusivo para el porteador. Dicha Ley establece remisiones en la regulación sobre esta materia a la Ley 3/2004, de 29 de diciembre.

No obstante, la legislación española referida se ha demostrado insuficiente para desincentivar de manera efectiva la morosidad empresarial, de ahí que se consideró necesario crear en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, un nuevo tipo infractor por el incumplimiento del plazo máximo legal de pago de sesenta días previsto en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, en los contratos de transporte de mercancías por carretera, Ley tipificándose como infracción su incumplimiento en la Ley 13/2021, de 1 de octubre.

Será necesario comprobar la facturación de las empresas y los justificantes del pago de cada una de las facturas emitidas correspondientes a los servicios de transporte, para hacer constar que se cumple el límite máximo legal de pago no dispositivo previsto en la normativa vigente de lucha contra la morosidad procediéndose al levantamiento de las actas de infracción cuando se detecten incumplimientos en el pago/cobro dentro del período determinado por la ley.

En 2023 se inició la primera campaña en el ámbito de la lucha contra la morosidad en el sector del transporte de mercancías por carretera, continuándose la misma en 2024. Tras la introducción de los nuevos tipos infractores, este control constituye uno de los principales objetivos de la inspección de transporte para este ejercicio 2025.

4.19. CONTROL PRECIO DEL TRANSPORTE

Los conflictos internacionales han causado un elevado aumento del precio de los combustibles, así como de otras partidas como los neumáticos, lubricantes, etc. La dimensión de este aumento de costes ha supuesto una dificultad estructural para que los transportistas trasladen de manera inmediata este incremento a sus clientes, lo que ha derivado en un deterioro extraordinario en la viabilidad económica de este segmento.

El Real Decreto Ley 14/2023 incorpora a la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, nuevas infracciones para garantizar que el precio del transporte sea superior a los costes y gastos efectivos del transportista efectivo.

Por ello, se constatará, en los casos de contratos referidos a un único envío, que el pago al transportista efectivo cubre el total de costes efectivos individuales incurridos o asumidos por él, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, siempre que exista una asimetría entre las partes en el contrato de transporte.

A estos efectos, para poder determinar los costes individuales efectivos se utilizará la estructura de partidas de costes del observatorio de costes del transporte de mercancías por carretera elaborado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Hay que añadir, que, a efectos de inspección, el reflejo del precio convenido en las cartas de porte y en su caso en los documentos en los que en ello

figure, constituye un elemento importante para el control de los precios del transporte, por lo que serán objeto de un control exhaustivo por parte de la inspección de transportes.

4.20. CONTROL PROHIBICIÓN CARGA Y DESCARGA

El Real Decreto Ley 3/2022 introduce como principal novedad la limitación de la participación activa de los conductores profesionales en las operaciones de carga y descarga de las mercancías y de sus soportes y envases, salvo en aquellos supuestos en los que, por razones de eficiencia de la operación, pero fundamentalmente de la seguridad del conductor, como consecuencia del específico tipo de transporte o las condiciones concretas en que dicha actividad se desempeña, está justificado que sea él el que lleve a cabo dichas tareas.

Respetando íntegramente los pactos entre las partes del contrato sobre a quién corresponde asumir la responsabilidad de llevar a cabo las operaciones de carga y descarga, ya sea el cargador y destinatario o el porteador, la reciente normativa pretende proteger a la parte más vulnerable del proceso y que sufre los eventuales efectos de la imposibilidad de las empresas transportistas de negociar en otro sentido, así como de una prevención de la seguridad del conductor más formal que material derivada de la dinámica específica del mercado de transporte.

Se ha considerado necesario establecer esta medida por seguridad del propio conductor configurándose como una regla de aplicación en todos los supuestos de carga y descarga que se lleven a cabo en territorio español. Se prevé expresamente, también, que esta actividad debe remunerarse con carácter independiente del precio del transporte y se exige la especificación de esta contraprestación en la factura, cuando se lleve a cabo por el porteador.

En consonancia con todo ello y ante la gravedad de su incumplimiento, se han introducido nuevas infracciones en la Ley 16/1987, de 30 de julio, cuyo control comenzó en 2023 con una primera campaña de inspección y ha llevado a cabo también en 2024, teniendo continuidad a lo largo del año 2025.

Será en las inspecciones que se realicen in situ en las empresas de transportes y en las cargadoras donde se constatará el cumplimiento de estas disposiciones.

5. SEGUIMIENTO Y CONCLUSIONES DEL PLAN

El Plan de Inspección será objeto de seguimiento.

Con carácter periódico, las fuerzas y cuerpos encargados de la vigilancia en carretera remitirán los datos que sean requeridos por la Inspección de transportes a fin de comprobar el cumplimiento del Plan de Inspección.

Tras la finalización del ejercicio 2025, se 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.