

### SISTEMÀTICA DEL CONTROL

**VEHICLE:** Documentació que s'ha de sol·licitar:

- Permís de circulació del vehicle.
- Fitxa tècnica amb la revisió vigent de la ITV.
- Assegurança obligatòria de responsabilitat civil.
- Assegurança de responsabilitat civil il·limitada (transport escolar).
- Assegurança obligatòria de viatgers (transport públic de viatgers amb vehicle pesant).

**CONDUCTOR:**

- Permís per conduir el vehicle.
- Certificat complementari de formació (en alguns casos de transport de mercaderies perilloses).
- Certificat de Capacitat Professional (CAP) per conduir vehicles pesants (si s'escau)
- Certificat de conductor per a conductors de països no UE (transport nacional de mercaderies o viatgers en autobús).

**TRANSPORT:**

- Autorització de transports:
  - Es necessita autorització de transport en aquest cas?
  - Correspon al vehicle i el seu titular la que se'ns presenta?
  - Està vigent?
- Compliment de les condicions que exigeix la normativa: no superació del PMA o del núm. de viatgers autoritzats, utilització dels documents de control, etc.
- Document de control en el transport públic de mercaderies
- Comprovació del compliment de la normativa reguladora de l'aparell tacògraf i dels temps de conducció i descans:
  - Ha de portar instal·lat un aparell tacògraf?
  - Ha passat l'aparell la revisió bianual?
  - El disc que utilitza està homologat per a l'aparell?
  - Són correctes els registres.
  - S'han respectat els temps de conducció i de descans establerts per la normativa vigent?

### CONTROL DE TACÒGRAF

Els controls de tacògraf s'hauran de fer:

- En llocs diferents
- En qualsevol moment
- Abastant la quasi totalitat de la xarxa viària
- Controls mòbils de curta durada

ELEMENTS QUE CAL INSPECCIONAR

- 1) Funcionament del tacògraf
- 2) Ús del disc diagrama
- 3) Períodes de conducció diària
- 4) Interrupcions a la conducció
- 5) Períodes de descans diari
- 6) Darrer descans setmanal

**Seqüència d'inspecció de tacògraf analògic**

- 1) Comprovació de l'adequació del tipus de pneumàtics a les rodes motrius
- 2) Obtenir informació referent a:
  - Motivació del transport o viatge
  - Habitualitat del transport
  - Itineraris
  - Empresari
  - Conductors habituals del vehicle
  - Altres que puguin tenir interès
- 3) Demanar si funciona correctament el tacògraf o està avariat
- 4) Observar la placa de revisió:
  - a) Comprovant el seu precintat
  - b) Prenent nota de la data, L, número de taller instal·lador i si és de tipus mecànic o electrònic.
- 5) Mesurant la longitud efectiva de la roda en eix motriu, per comprovar-la amb la L de la placa de revisió.
- 6) Comprovant els precintes de la sortida de la caixa de canvis i en tota la longitud del cable transmissor que sigui possible.
- 7) Observar la obertura del tacògraf des del lloc de conducció.
- 8) Comprovar els precintes interiors del tacògraf i prendre nota dels quilòmetres de l'odòmetre.
  - 9.1) Sol·licitar el disc que s'està fent servir, comprovar la seva homologació amb el tacògraf i la seva adequació a les velocitats màximes i mínimes previstes.
  - 9.2) Comprovar l'exactitud i coherència de les dades de la part central del disc, tant a l'anvers com al revers d'aquest.

9.3) Comprovar la continuïtat de la gravació d'espais (amb lupa) i la correspondència per trams amb la resta de gravacions. Cal observar la possible existència d'obertures intermèdies.

9.4) Calcular aproximadament la velocitat mitjana i comprovar la coincidència dels quilòmetres gravats al disc amb els anotats de l'odòmetre.

9.5) Examen de les gravacions per tal de detectar manipulacions o funcionament defectuós de l'aparell.

### **Manipulacions en el Tacògraf Analògic**

#### **1r Cas de manipulació.**

Es dobleguen els estilets gravadors, normalment cap a baix, per tal de baixar la velocitat que s'enregistra al disc diagrama. Aquesta manipulació és difícil quan els estilets estan fets d'un material molt fràgil que es trenca amb facilitat quan s'intenta doblegar; tanmateix poden existir excepcions.

El frau es pot apreciar clarament ja que quan el vehicle està aturat, la línia corresponent als quilòmetres / hora queda situada per sota dels 0 km / h.

#### **2º Cas de manipulació.**

El conductor diu que ha perdut la clau del tacògraf. En aquest cas no hi ha cap problema ja que l'agent en tindrà una ja que tots els panys són convencionals, si l'agent no en disposa de cap, haurà de adreçar-se a un altra vehicle que faci servir tacògraf i, molt educadament demanar-li la seva clau; si això tampoc fos possible això, caldrà traslladar el vehicle al taller de tacògraf més proper. Si el conductor es nega a seguir aquestes instruccions se l'haurà de fer una denúncia per la negativa i/u obstrucció a la actuació dels serveis de inspecció dels transports terrestres que impedeixi l'exercici de las funcions que legal o reglamentàriament tenen atribuïdes i immobilitzar el vehicle fins que desapareguin les causes que motivaren la immobilització.

#### **3º Cas de manipulació.**

Es el cas dels discos diagrames que ja es troben confeccionats. Aquest frau només es pot donar quan es mostren els discos diagrama corresponents als 28 dies anteriors i no quan es demana el disc del servei que s'està realitzant.

#### **4º Cas de manipulació.**

El conductor diu que el tacògraf està avariats.

Es pot detectar de dues maneres:

a) En obrir el tacògraf, posar un disc diagrama i tancar-lo; si no se s'il·lumina el llum avisador d'avaría vermell és gairebé segur que no hi ha cap avaría.

b) Fent el mateix del paràgraf anterior i a més fer que el vehicle recorri una distància; quan es torni a aturar el vehicle es podrà comprovar si efectivament hi ha una avaría o no.

De tota manera, en el cas que efectivament hi hagi una avaría cal dir que el conductor no pot sortir de la seva base amb el tacògraf avariats. Si l'avaría es produeixi en ruta haurà de fer les anotacions a mà a l'anvers del disc diagrama o en altre suport adient. Si l'avaría es produeix en ruta sense poder tornar a la seva base podrà portar el control manual del seu temps de conducció i descans com a màxim durant una setmana i si en aquest termini no pot tornar a la base haurà de reparar el tacògraf en un taller de la marca.

#### 5 ° Cas de manipulació.

En los tacògrafs per a dos conductors s'han de col·locar dos discs diagrama. Ambdós discs s'han d'emplenar amb els noms dels conductors, la matrícula, l'origen, etc. Si quan s'atura el vehicle no són anotades aquestes informacions, pot existir frau, que pot ser el següent:

De vegades un conductor surt sol de viatge i posa al tacògraf dos discs diagrama. Un es troba correctament ple i l'altra en blanc. En el primer es va registrant tot legalment (conducció, velocitat, etc.) y en l'altre es van registrant la activitat de disponibilitat amb el registre de segon conductor amb les dades del conductor en blanc i a les mateixes hores que el primer disc. Una vegada el conductor ja ha fet les hores establertes de conducció i descans, i tot és normal, treu el seu disc diagrama i posa en posició de conducció l'altre disc després d'anotar el seu nom i amaga el disc on es recull la primera part de la seva jornada.

Quan és aturat per un agent i mostra els seus discos tot sembla correcte, però quan es demana el primer disc diagrama per justificar els kilòmetres de conducció que manquen als registres dels discos mostrats (que són al disc amagat) diu que és d'un altre conductor que ja ha abandonat el vehicle i que s'ha emportat el seu disc. Si ha fet correctament aquestes operacions i no se'l troba mentre circula sol amb els dos discos a l'aparell pot ser molt difícil provar la infracció en carretera i davant la sospita de manipulació, l'agent pot prendre nota de les dades del conductor i l'empresa i proposar a la Inspecció del Transport la realització de una inspecció d'empresa del temps de conducció i descans.

Per tant quan s'atura un vehicle, el primer que cal fer es preguntar si el vehicle disposa de tacògraf para un o per dos conductors; i en caso de sigui de dos, s'han de demanar ambdós discos diagrama. Si un d'aquests o els dos són en blanc (a la zona de dades) o els hi manca algun requisit per emplenar (normalment el nom del conductor), es necessari formular un butlletí de denúncia.

Si los dos discos diagrama son emplenats correctament en el lloc d'origen es pot donar una altra versió del mateix frau que és complimentar-los amb un retolador tipus pilot, que permet quan el conductor vol esborrar el nom del conductor, sense que es noti massa al disc i posar el seu nom quan l'interessa.

Per últim si el tacògrafo es de dos conductors i només hi ha un que ha de fer el servei, per tal de protegir l'estilet del segon conductor, pot insertar dos discos, un el seu en posició de primer conductor i un altre que cal anular és a dir ratllar amb bolígraf o emprar un disc de plàstic que es podrà utilitzar en posició de segon conductor de forma indefinida.

#### 6 ° Cas de manipulació.

Si en la part superior de la canal on està l'estilet que grava la velocitat a la que circula el vehicle es posa una punta de cigarreta, un tall de goma o d'espuma, un xiclet, etc. la agulla, que té un moviment ascendent i descendent, quan puja topa amb el cos estrany i no pot continuar el seu recorregut.

Quan més a baix es posi el topall, menys velocitat enregistrarà el disc diagrama. El més habitual es fer servir el filtre de la cigarreta, que pel seu diàmetre encaixa perfectament, y així la velocitat màxima que gravarà el disc diagrama serà aproximadament de 80 i/o 90km / h, si el vehicle circula casi sempre en autopista o autovia.

Si el vehicle circula por una carretera sinuosa, por una en la que no es pot anar a una velocitat relativament alta durant molt de temps o on pugui trobar retencions, pot ser que no ho detectarem, però si la circula per autopista, autovia o carretera amb trams de alguns

kilòmetres de rectes en la que es pot anar a més velocitat, el disc diagrama, en la seva gravació presentarà un tramo recte y concèntric, amb una velocitat massa fixa, mentre que quan no hi ha topall les puntes de velocitat sempre presenten petites variacions ja que la nostra velocitat mai és exactament la mateixa.

#### 7 ° Cas de manipulació.

Posant al tacògraf un disc diagrama en posició normal i a sobre d'aquest un altre disc buit i tallat pel diàmetre de la velocitat a la que interessa fer veure que es circula, l'estilet gravarà a la velocitat a la que circula el vehicle però quan arribi a la velocitat interessada farà topall amb el disc diagrama buit i aleshores poden passar dues coses:

- a) que l'agulla no segueixi el seu recorregut cap a dalt i ens trobarem en el cas anterior.
- b) que la agulla segueixi el seu recorregut però gravant a partir d'aquest punt la velocitat en el disc diagrama buit.

La manera de detectar-lo es igual que en el cas anterior del filtre de cigarreta o el xiclet, amb la particularitat que en el segon cas, i com que l'estilet continua enregistrant en el disc diagrama buit, quan el conductor ens mostri el seu disc es podran veure un o dos trams del registre de velocitat en blanc, ja que el registre ha de ser d'una línia sense fi.

#### 8 ° Cas de manipulació.

En el camió o en el tracto-camió s'instal·len a les rodes motrius rodes més grans que les autoritzades a la fitxa tècnica o encara que estiguin permeses a la fitxa tècnica, més grans que les que es portaven quan es va fer la instal·lació o la darrera revisió del tacògraf. El vehicle circula amb un tacògraf que està ajustat per que un cert número de voltes de les rodes en un temps determinat s'ajusti a uns km/h; quan es fa el canvi, produeix un desajustament en el tacògraf i es registra menys velocitat que la real, per raó del canvi de circumferència de las rodes noves. Per tal de detectar-lo simplement cal comprovar a la targeta d'inspecció tècnica i la targeta de revisió del tacògraf les mides autoritzades i que portava en el moment de la instal·lació del tacògraf i de la revisió amb les que el vehicle tingui realment instal·lades.

#### 9 ° Cas de manipulació.

En los tacògrafs electrònics, quan s'obre la tapa hi ha un orifici, y, dintre, d'aquest un cargol; si es gira a la dreta o a l'esquerra es desajusta el tacògraf. Girant cap a la dreta, el disc diagrama enregistra menys velocitat que la real.

Si es sospita que s'ha pogut fer aquest frau, quan obrim el tacògraf hem de comprovar que l'orifici porta el precinte, que consisteix en un tap de plàstic que no es pot treure si no es trenca. Caldrà comprovar que hi és, que no estigui manipulats i que disposi de la contrasenya del taller que va fer la revisió o del fabricant del vehicle. Moltes vegades no porten el precinte.

#### 10 ° Cas de manipulació.

Si el tacògrafo és mecànic, el frau és més difícil; tanmateix, si s'observa un precinte de plom (que es el que porten aquests tipus de tacògrafs) sense la inscripció de la marca de l'aparell i el número de taller que va fer la inspecció, hi ha frau.

Els que trenquen el precinte de plom reglamentari, per reposar-lo, una vegada ja han desajustat el tacògraf, posen filferro de plom, en el que la rebladora emprada no té cap inscripció.

Para detectar-lo es necessari que el precinte estigui sense trencar amb les inscripcions abans esmentades i amb el justificant d'haver passat revisió periòdica en taller oficial, en el que haurà de constar

- . el número de justificant
- . la marca del tacògraf
- . totes les dades tècniques d'ajustaments de l'aparell
- . el quilometratge registrat en la darrera revisió
- . la matrícula del vehicle.
- . el segell del taller homologat de la marca

#### 11 ° Cas de manipulació.

Els tacògrafs cada dos anys han de passar la revisió periòdica i una vegada feta, el taller homologat emetrà un justificant que acredita les dades abans exposades al cas anterior ( 10º tipus de manipulació).

Es detecta al igual que en el cas anterior.

El Ministeri d'Indústria i Energia va decidir prohibir, a partir del 1 de juliol de 1990 d'acord amb la legislació europea i la Reglamentació de Brussel·les, que els instal·ladors autoritzats de tacògrafs emetin certificats que autoritzen el vehicle a circular sense tacògraf. Aquesta normativa implica la sanció i, fins i tot l'embargament dels vehicles que circulen sense tacògrafs encara que portin un justificant; en aquest cas hi hauria responsabilitat del instal·lador, amb les conseqüències jurídiques i financeres escaients. Els instal·ladors s'han de proveir del estoc d'aparells de substitució necessaris para cobrir el temps de reparació de un tacògraf.

#### 12 ° Cas de manipulació.

Posar una punta de cigarreta en la punta de l'estilet que grava la velocitat al disc. Provocarà la manca de gravació de l'estilet de la velocitat. Al disc es podrà comprovar que la resta d'estilets enregistren normalment mentre que el de la velocitat no grava res. Es una manipulació fàcil de detectar.

#### 13 ° Cas de manipulació.

Posar una esponja a la part superior de l'estilet de velocitat té el mateix efecte que la punta de la cigarreta. Impedeix que s'enregistrin les velocitats altes. Aquesta manipulació es detecta si s'observa el disc, per que es veuen unes velocitats estables aproximadament a la mateixa alçada, però no una línia horitzontal sinó inclinada.

#### 14º Cas de manipulació.

Consisteix en retallar un disc a l'alçada de 80km/h i sobreposar-lo en el disc que està utilitzant el conductor. Quan el conductor supera los 80km/h, l'estilet de velocitat grava en el disc retallat i quan no ultrapassa aquesta velocitat, grava normalment en el disc.

Aquesta manipulació es detecta fàcilment per que el conductor ha d'emplenar a mà els espais de velocitat que no s'han enregistrat al disc, i per molt bé que ho faci si ens fixem es nota.

#### 15 ° Cas de manipulació

Obrir i tancar reiteradament a tapa del tacògraf per simular que hi ha una avaria, per que el conductor pot dir que de vegades grava i de vegades no i que l'aparell està espatllat..

Amb aquesta manipulació, el conductor no pot enganyar l'agent per que les marques que deixa al disc demostren clarament que si de vegades grava en el disc i de vegades no és perquè s'obre la tapa del tacògraf i com que en aquest cas l'estilet no té accés al disc s'observarà la discontinuïtat a les gravacions.

#### 16 ° Cas de manipulació

Es tracta de donar folgança a l'ancoratge del disc. Si l'ancoratge del disc és forçat i té massa folgança, quan el disc puja cap a dalt els estilets marquen per sota del seu lloc habitual.



Això se sol fer per que quan es circula a una velocitat superior a la permesa no s'enregistri al disc..

Aquesta manipulació s'observa perfectament ja que els estilets que grevan el temps i la distància no ho fan en el seu espai.

17 ° Cas de manipulació.

Després de fer una manipulació, es posa plastilina als precintes interiors del tacògraf (del potenciòmetre o dels interruptors de calibració) per simular un precinte normal.

18 ° Cas de manipulació.

Es tracta de precintes interiors o exteriors sense numeració. Se es trenca el precinte para efectuar una manipulació, es posa un precinte nou i es dissimula.

Tots els precintes que no tinguin la numeració que correspongui no ens han d'oferir cap garantia.

Si es trenca el precinte i es posa un precinte nou, como no disposarà de les alicates amb el número del taller, es precinte estarà sense numerar.

19° Cas de manipulació.

Es fa trencant el cable d'unió del precinte amb la peça a precintat o al lloc on s'enganxa. Per fer aquesta manipulació, en lloc de treure el precinte exterior es pot treure el cable d'unió i després empalmar-lo o dissimular-lo.

Aquesta manipulació s'observa fent una inspecció del sistema de cables del precinte i, si es necessari, estirar el cable para veure que no estigui trencat.

**Actuació davant manipulacions del tacògraf i del limitador**

L'article 33.4 de la LOTT, atorga la possibilitat, quan existeixin indicis fundats de manipulació del tacògraf o del limitador de velocitat instal·lats als vehicles, d'ordenar el trasllat fins a un taller autoritzat, sempre que no suposi un recorregut d'anada superior a 30 quilòmetres, no existint limitació quan el taller es trobi en el mateix sentit de la marxa que segueixi el vehicle.

Si bé això és així, s'haurà d'aplicar el sentit comú i actuar en conseqüència. No seria raonable traslladar un vehicle a 100 quilòmetres de distància, donat que suposaria més d'una hora de viatge d'anada en la que els agents actuants haurien de d'acompanyar al vehicle dedicant, per tant, excessius recursos per a una única actuació, arribant fins i tot a excedir-se de la seva demarcació, per la qual cosa és aconsellable efectuar aquests controls en llocs pròxims als tallers. En tot cas, el conductor del vehicle així requerit estarà obligat a conduir-lo acompanyat pels agents fins al taller. La negativa suposarà obstrucció a la labor inspectora, infracció que porta acompanyada la immobilització del vehicle. De la mateixa manera vindrà obligat a facilitar la verificació, anant les despeses d'aquesta per compte del denunciador, si s'acredita la infracció, i, en cas contrari, de l'Administració actuant.

Procediment

El procediment a seguir en aquests supòsits ha d'ajustar-se el màxim possible al següent protocol:

En quins casos pot portar-se un vehicle al taller?

En aquells casos en que es tingui constància de que existeix la manipulació (s'ha verificat amb la calculadora HTC que la constant K ha estat alterada, etc.) i en aquells en els que sense poder constatar-ho existeixin indicis fundats de manipulació (comptabilitzats els quilòmetres des de l'origen que figura al disc fins al punt de control no coincideixen de forma notòria amb els reals, s'aprecien precintes alterats, trencats, etc. que possibiliten una manipulació, el tacògraf marcava descans quan s'ha aturat el vehicle, etc.), és a dir,

existeixen indicis suficients per a pensar en la manipulació, però ens falta la prova irrefutable.

A quin taller s'ha de portar el vehicle?

Llevat que s'estableixi un altre criteri, sembla lògic pensar que es traslladarà al taller oficial més proper al punt en que s'estigui realitzant el control.

Com s'ha d'efectuar el trasllat?

El vehicle haurà d'anar acompanyat pels agents fins al taller.

Han de romandre els agents al taller?

Els agents han de romandre com a mínim fins que el responsable del taller verifiqui l'aparell de control. No fa falta que reperi, sinó simplement que constati la manipulació. En el cas que els agents no puguin romandre al taller fins que es verifiqui l'aparell de control, retiraran la documentació del vehicle, l'autorització i, si escau, la documentació de la mercaderia. La immobilització s'aixecarà quan s'acrediti, a través del corresponent certificat del taller, que no hi ha hagut manipulació de l'aparell de control o bé que sí hi ha hagut. En aquest darrer cas haurà de constar que l'aparell de control ha estat reparat

Com actuar si el taller està tancat?

El vehicle es troba immobilitzat fins que s'esmenin les causes que la van motivar, per la qual cosa haurà d'esperar el temps necessari per a que el taller l'atengui. Es seguiran les mateixes pautes que les establertes a l'apartat anterior.

En cas de detectar-se manipulació les despeses aniran a càrrec del denunciat, quan haurà d'abonar-les?

La immobilització no s'aixecarà fins que el taller emeti un certificat de que l'aparell de control, objecte de la manipulació, ha estat degudament reparat i, suposadament aquest certificat no s'emetrà fins que s'hagi cobrat.

En cas de no detectar-se manipulació les despeses aniran a càrrec de l'Administració, quan ha d'abonar-los?

En aquest cas el taller girarà factura a l'Administració corresponent (Serveis Territorials de Ports i Transports)

### **Sancions a estrangers**

El procediment d'imposició de sancions a persones que no tinguin la seva residència en territori espanyol no té variacions. L'import de la multa serà l'íntegre que s'estableix al barem i en cap cas s'aplicarà la reducció prevista a la nova redacció de l'article 146.3 de la LOTT, donat que aquesta reducció es practicarà quan l'interessat mostri la seva voluntat de fer efectiva la sanció, i en aquest supòsit no es mostra l'esmentada voluntat, sinó que hi ha simplement un dipòsit provisional a resultes de la resolució de l'expedient.

### **Immobilitzacions**

La Llei 16/1987, modificada per la Llei 29/2003, al seu article 143, apartat, 3, estableix els supòsits en que haurà d'ordenar-se la immediata immobilització, que són:

- a) Realitzar transport públic o alguna de les seves activitats auxiliars o complementàries sense tenir la concessió, autorització o llicència preceptiva.
- b) Cessió de títols habilitants per part dels seus titulars a favor d'altres persones.
- c) Obstrucció a la inspecció
- d) Falsificació de títols administratius



- e) Manipulació del tacògraf o del limitador de velocitats o d'alguns dels seus elements (encara que la manipulació no es trobi en funcionament en el moment de realitzar-se la inspecció)
- f) Excés sobre la MMA del vehicle o d'alguns dels seus eixos
- g) Excés en els temps màxims de conducció o de conducció ininterrompuda, així com la minoració dels períodes de descans o pauses establertes.

Amb caràcter general:

La immobilització s'efectuarà al lloc en el que s'ha detectat la infracció, i si aquest no fos l'adequat, al més proper que reuneixi les condicions necessàries.

Durant la immobilització ES RETINDRÀ EN TOT CAS, PEL PERSONAL DE CONTROL, LA DOCUMENTACIÓ DEL VEHICLE I, SI ESCAU, LA DE LA MERCADERIA, AIXÍ COM LA CORRESPONENT AUTORITZACIÓ, INDEPENDENT DE SI ES POSA O NO UN PARANY AL VEHICLE (Article 140.3).

Es mantindrà fins que s'esmenin les causes que van donar lloc a la immobilització.

En tot cas, la responsabilitat per la custòdia del vehicle, la seva càrrega i pertinences, serà del transportista.

En els supòsits d'immobilització del vehicles que transportin viatgers, i per tal que aquests pateixin la menor torbació possible, serà responsabilitat del transportista el vehicle del qual hagi estat immobilitzat buscar el mitjans alternatius necessaris per fer arribar als viatgers al seu destí. De no fer-ho, els esmentats mitjans podran ser establerts per l'Administració. Les despeses que generi l'adopció de les esmentades mesures seran, en tot cas, per compte del transportista. Si es negués a satisfer-les, quedarà immobilitzat el vehicle fins que aquelles fossin satisfetes, encara que haguessin desaparegut les causes de la infracció.

**Obstrucció a la tasca inspectora (Article 140.6)**

Quan es doni aquesta circumstància en carretera es procedirà, amb caràcter preceptiu, a la immobilització del vehicle.

En aquest supòsit la immobilització es mantindrà fins que el transportista abandoni la seva actitud i en conseqüència possibiliti les funcions de l'agent o atengui a les instruccions o requeriments que aquest li hagi efectuat.

Per exemple, un control portat a terme en carretera, durant el qual l'agent actuant ordena el trasllat a una bàscula de pesatge per realitzar les verificacions pertinents i el conductor es nega a efectuar el desplaçament. En aquest cas, es formularà un butlletí de denúncia per obstrucció a la labor inspectora i s'immobilitzarà el vehicle fins que finalment es traslladi a la estació de pesatge mantenint-se l'esmentat butlletí per obstrucció, i, en el cas de detectar infracció en el pes, es procedirà com correspongui. Es a dir, podrien formular-se diferents butlletins per diverses infraccions, a més del corresponent a l'obstrucció.

En el cas que la infracció sigui comesa per persones que no tinguin la seva residència en territori espanyol, es seguirà el mateix procediment.

**Manipulació dels aparells de control (Article 140.10)**

Quan sigui detectada en carretera la manipulació del tacògraf o del limitador es procedirà, amb caràcter preceptiu, a la immobilització del vehicle. La immobilització es mantindrà fins que hagin desaparegut les causes que la varen motivar, es a dir, fins que s'esmeni l'esmentada manipulació. Per a tenir constància d'aquesta situació, haurem de comptar amb

un informe d'un taller oficial que ens certifiqui que efectivament l'instrument de control en qüestió ha estat revisat i es troba en perfecte estat de funcionament.

De la mateixa manera es procedirà en el supòsit que la infracció sigui comesa per persones que no tinguin la seva residència en territori espanyol.

### **Infraccions Tacògraf**

La Llei 16/1987 de 30 de juliol d'Ordenació del transports terrestres regula les següents infraccions aplicables al tacògraf:

#### **Molt greus**

“Art 140 10. La manipulació del tacògrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como la de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, con objeto de alterar su funcionamiento o modificar sus mediciones. En esta misma infracción incurrirán quienes instalen cualquier clase de elementos mecánicos, electrónicos o de otra naturaleza con la misma finalidad, aunque no se encuentren en funcionamiento en el momento de realizarse la inspección.

La responsabilidad por esta infracción corresponderá, en todo caso, al transportista que tenga instalado en su vehículo el aparato o instrumento manipulado y, asimismo, a aquellas personas que lo hubiesen manipulado o colaborado en su instalación o comercialización.

Art. 140 11. El falseamiento de las condiciones que determinaron que una empresa se beneficiase de exención de responsabilidad contemplada en el artículo 138.4.

Art 140.12. La negativa u obstrucción a la actuación de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte que imposibiliten total o parcialmente el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan atribuidas, así como la desatención total o parcial a sus instrucciones o requerimientos o el quebrantamiento de la orden de inmovilizar un vehículo. En todo caso, incurrirá en esta infracción toda empresa cuyos propietarios, empleados, auxiliares o dependientes nieguen o dificulten el acceso al personal de los servicios de inspección a los locales o vehículos en que obligatoriamente deba encontrarse depositada la documentación de la empresa o a dicha documentación. En los supuestos de requerimientos relativos al cumplimiento de la legislación sobre tiempos de conducción y descanso de los conductores, se considerará cometida una infracción distinta por cada vehículo o conductor del que no se aporte la documentación solicitada o se aporte de tal forma que imposibilite su control.

Art 140.20 La carencia del tacògrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como la de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo. En esta misma infracción incurrirán quienes llevando instalado el tacògrafo no lo utilicen o lleven instalado un tacògrafo no homologado.

Art 140 21. La carencia significativa de hojas de registro o de datos registrados en el tacògrafo o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa.

Se considerará incluida en esta infracción la conservación de registros sin cumplir la estructura de campo o la extensión del fichero reglamentariamente establecidas.

Art 140 22. No llevar insertada en el tacògrafo la tarjeta de conductor o la hoja de registro de los tiempos de conducción y descanso, cuando ello resulte exigible, o hacerlo de forma incorrecta, así como utilizar una tarjeta de otro conductor, una hoja de registro con nombre

o apellido diferentes a los del conductor o llevar insertada una tarjeta que no debería utilizarse por haberse expedido un duplicado posterior. Se considerará, asimismo, constitutiva de esta infracción la falta de consignación de datos en una hoja de registro o documento de impresión de los tiempos de conducción y descanso, cuando las normas de la Unión Europea reguladoras de la materia le atribuyan la consideración de infracción muy grave.

Art 140 24. La utilización en el tacógrafo de hojas de registro o tarjetas de conductor que se encuentren manchadas o estropeadas de tal manera que impidan la lectura de los datos registrados.

Art 140 25. La utilización de una misma hoja de registro de los tiempos de conducción y descanso por un período de tiempo superior al que corresponda, cuando haya dado lugar a una superposición de registros que impida su lectura.

Art 140 26. El uso incorrecto del selector de actividades del tacógrafo.

Art 140 33. El inadecuado funcionamiento imputable al transportista del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como el de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, cuando no deba calificarse conforme a lo señalado en el punto 10 de este artículo.

Art 140 34. La utilización del tacógrafo sin haber realizado su calibrado o revisión periódica en los plazos y forma establecidos, habiendo sido reparado en un taller no autorizado o careciendo de los precintos o placas preceptivos.

Art 140 35. La carencia a bordo del vehículo de las hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso ya utilizadas o de los documentos de impresión que resulte obligatorio llevar, con independencia del tipo de tacógrafo, analógico o digital, que se esté utilizando. En la misma infracción se incurrirá cuando no se lleve a bordo del vehículo la tarjeta del conductor, aunque se esté utilizando un tacógrafo analógico, cuando resulte necesaria para apreciar las condiciones de conducción durante el período anterior exigible.”

#### Greus

“Art 141 3. No pasar la revisión periódica de algún instrumento o medio de control que exista la obligación de llevar instalado en el vehículo, en los plazos y forma establecidos, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.34.

Art 141 4. La obstrucción que dificulte gravemente la actuación de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte cuando no concurra alguno de los supuestos que, conforme a lo señalado en el punto 12 del artículo 140, implicarían que se reputase infracción muy grave. En los supuestos de requerimientos relativos al cumplimiento de la legislación sobre tiempos de conducción y descanso de los conductores se considerará cometida una infracción distinta por cada vehículo o conductor del que se aporte la documentación solicitada en tiempo y forma distinta a la requerida.

Art 141 11. La utilización de hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso no homologadas o que resulten incompatibles con el tacógrafo utilizado.

Art 141 12. La falta de consignación de datos en una hoja de registro o documento de impresión de los tiempos de conducción y descanso, cuando las normas de la Unión Europea reguladoras de la materia le atribuyan la consideración de infracción grave.

Art 141 13. La carencia no significativa de hojas de registro, de documentos de impresión o de datos registrados en el tacógrafo o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa a disposición de la Administración.”

#### Lleus

“Art 142 3. La utilización de hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso manchadas o estropeadas cuando, no obstante, los datos registrados resulten legibles; la utilización de hojas durante un período mayor a aquél para el que esté previsto, cuando no haya supuesto la pérdida de datos, y la retirada no autorizada de tales hojas cuando ello no afecte a los datos registrados.

Se considerará asimismo incluida en esta infracción la falta o insuficiencia de papel en el que deben imprimirse las actividades de los conductores registradas por el tacógrafo digital, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.22.

Art 142 4. La falta de consignación de datos en una hoja de registro o documento de impresión de los tiempos de conducción y descanso, cuando las normas de la Unión Europea reguladoras de la materia le atribuyan la consideración de infracción leve”.

Graduació de les sancions, quanties i sancions accessòries.

“Artículo 143. 1. Las sanciones por las infracciones tipificadas en los artículos anteriores se graduarán de acuerdo con la repercusión social del hecho infractor y su intencionalidad; con la naturaleza de los perjuicios causados, con especial atención a los que afecten a las condiciones de competencia o a la seguridad; con la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido, y con la reincidencia o habitualidad en la conducta infractora, conforme a las reglas y dentro de las horquillas siguientes:

- a) Se sancionarán con multa de 100 a 200 euros las infracciones previstas en los puntos 13, 14, 15, 16, 17 y 18 del artículo 142.
- b) Se sancionarán con multa de 201 a 300 euros las infracciones previstas en los puntos 8, 9, 10, 11 y 12 del artículo 142.
- c) Se sancionarán con multa de 301 a 400 euros las infracciones previstas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 del artículo 142.
- d) Se sancionarán con multa de 401 a 600 euros las infracciones previstas en los puntos 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 y 24 del artículo 141.
- e) Se sancionarán con multa de 601 a 800 euros las infracciones previstas en los puntos 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 15 y 16 del artículo 141.
- f) Se sancionarán con multa de 801 a 1.000 euros las infracciones previstas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 del artículo 141.
- g) Se sancionará con multa de 1.001 a 2.000 euros las infracciones previstas en los puntos 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37 y 38 del artículo 140.
- h) Se sancionará con multa de 2.001 a 4.000 euros las infracciones previstas en los puntos 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 y 23 del artículo 140.
- i) Se sancionarán con multa de 4.001 a 6.000 euros las infracciones previstas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 y 15 del artículo 140.
- j) Se sancionarán con multa de 6.001 a 18.000 euros las infracciones reseñadas en el apartado i) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.
- k) Cuando fuera de aplicación lo previsto en los artículos 141.25 y 142.19, la cuantía de la sanción que en su caso corresponda imponer estará comprendida, respectivamente, dentro de los límites establecidos en los apartados d), e) y f) y a), b) y c).

2. La imposición de las sanciones que, en su caso, correspondan será independiente de la posible obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados.

3. Cuando sea detectada la comisión de la infracción prevista en el punto 16 del artículo 140, la Administración actuante lo comunicará al Registro de Empresas y Actividades de Transporte para que realice la oportuna anotación y, de oficio, lo comunique, a su vez, a la Administración competente sobre las autorizaciones afectadas, a fin de que ésta proceda a su suspensión en los términos señalados en el artículo 52. Cuando en la comisión de la infracción prevista en el punto 10 del artículo 140, hubiesen intervenido talleres autorizados, con independencia de la sanción que corresponda, se propondrá al órgano competente la retirada de la correspondiente autorización.

4. Deberá ordenarse la inmediata inmovilización del vehículo hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción, en los siguientes supuestos:

a) Cuando sean detectadas durante su comisión en carretera infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los puntos 1, 10, 11, 12, 15.6, 15.7, 15.11, 15.18 ó 23 del artículo 140 ó en el punto 2 del artículo 141.

b) Cuando se detecte durante su comisión en carretera el incumplimiento de los tiempos de conducción diaria o de los períodos obligatorios de pausa o descanso diario, salvo que la infracción deba reputarse leve y la distancia que todavía deba recorrer el vehículo para alcanzar su destino no sea superior a 30 kilómetros.

c) Cuando sean detectadas en carretera conductas infractoras en las que concurren circunstancias que puedan entrañar peligro para la seguridad, aún cuando no concorra ninguno de los supuestos señalados anteriormente.

A los efectos previstos en este punto, los miembros de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o los agentes de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte actuantes habrán de retener la documentación del vehículo y, en su caso, la de la mercancía, así como la correspondiente autorización, hasta que se subsanen las causas que dieron lugar a la inmovilización, siendo, en todo caso, responsabilidad del transportista la custodia del vehículo, su carga y pertenencias.

Cuando la inmovilización del vehículo pueda entrañar un peligro para la seguridad, el transportista vendrá obligado a trasladar el vehículo hasta el lugar que designe la autoridad actuante. En caso de no hacerlo, tal medida podrá ser adoptada por aquélla. Los gastos que pudieran originar las operaciones anteriormente señaladas serán, en todo caso, por cuenta del transportista, quien deberá abonarlos como requisito previo a la devolución del vehículo.

La autoridad actuante únicamente podrá optar por no inmovilizar el vehículo en los supuestos anteriormente indicados, cuando concurren circunstancias bajo las que esa medida entrañaría un mayor peligro para la seguridad, las cuales deberán quedar documentadas expresamente en su denuncia.

5. La comisión de las infracciones señaladas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15.6, 15.7, 15.11, 15.18, 16, 17, 18, 20, 23, 37.1 y 37.2 del artículo 140, darán lugar a la pérdida de la honorabilidad de la persona que, en su caso, ocupe el puesto de gestor de transporte en la empresa infractora, durante un plazo no superior a un año, salvo que el órgano competente acuerde lo contrario mediante resolución motivada, por estimar que ello resultaría desproporcionado en el caso concreto de que se trate.

En todo caso, se entenderá desproporcionada la pérdida de la honorabilidad cuando el infractor no hubiese sido sancionado por la comisión de ninguna otra infracción muy grave en los 365 días anteriores a aquél en que cometió la que ahora se sanciona.

A efectos de lo dispuesto en este punto, la Administración actuante deberá sustanciar un expediente sancionador al gestor de transporte, con propuesta de la pérdida de



honorabilidad, independiente aunque simultáneamente a la tramitación del que se sustancie a la empresa por la comisión de la infracción de que se trate.

En su caso, no procederá acordar la pérdida de honorabilidad del gestor, cuando éste pruebe que los hechos constitutivos de la infracción no le resultaban imputables por razón de su cargo.

Cuando la infracción se hubiese cometido careciendo de autorización, la pérdida de honorabilidad afectará a la persona física que, en nombre propio o en representación de una persona jurídica, hubiese formalizado el contrato o emitido la factura de que se trate.

Cuando la resolución sancionadora conlleve la pérdida de la honorabilidad del gestor de transporte, el órgano que la adopte lo comunicará al Registro de Empresas y Actividades de Transporte para que realice la oportuna anotación y, de oficio, lo comunique, a su vez, a la Administración competente sobre las autorizaciones afectadas, a fin de que ésta proceda a su suspensión, en los términos señalados en el artículo 52.”

El Barem de sancions vigent el trobarem sempre a la plana Web del Ministeri de Foment. Actualment el darrer és el de 25 de juliol de 2007 i en relació al tacògraf és troba a la documentació adjunta.

FORMACIOPOLICIAL