

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) a partir del 19.03.03.

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 i de les targetes de conductor.
- 3) Períodes de conducció diària
- 4) Interrupcions a la conducció
- 5) Períodes de descans diari
- 6) Darrer descans setmanal

Procediment de detecció de manipulacions relatives a un tacògraf digital del Ministeri de Foment de 24 de juliol de 2009.

1) Manipulació per alteracions dels paràmetres de calibració

En primer lloc caldrà introduir la targeta de control en el tacògraf. Posteriorment s'imprimirà el document de dades tècniques . A continuació es comprovaran mitjançant aquest document els valors de la W/K, L, mida dels neumàtics etc., activació (1), primer calibrat (2) o en el seu cas del darrer control periòdic (4) a l'objecte de verificar la correcta parametrització de l'aparell de control

1.1 Alteració dels paràmetres de calibració de les diverses intervencions tècniques.

Establint com a regla general que la diferència d'impulsos entre la W/K de la Activació i la W/K del Primer Calibrat o en el seu cas del Darrer Control Periòdic pot arribar fins al 4%, la superació d'aquest percentatge fa suposar que alguna de las intervencions tècniques no és correcta, sempre i quan les condicions en que es van fer es mantinguin; és a dir, la mateixa mida de neumàtics, sense alteracions de la caixa de canvis, precintes etc.

EL TACÒGRAF DIGITAL

En aquest cas, considerant aquesta diferència d'impulsos com a un índex de manipulació, es procedirà d'acord amb l'establert en l'apartat 4 de l'article 33 de la Llei 16/1987 de Ordenació dels Transports Terrestres, a traslladar el vehicle a un centre tècnic autoritzat per realitzar les comprovacions pertinents i així, constatar si s'escau el frau localitzat a la parametrització del tacògraf.

El centre tècnic autoritzat, en compliment de l'establert al RD 425/2005 a la seva disposició addicional tercera, haurà de realitzar les verificacions escaients amb la màxima diligència per tal de no pertorbar la tasca inspectora quan per raó d'un control en carretera, els agents encarregats de la vigilància del transport, acompanyin un vehicle al dit centre.

Una vegada traslladat el vehicle al centre tècnic, es realitzarà una prova de Determinació d'Errades segons s'indica al capítol VI.5 de l'Annex 1B del Reglament CE 3821/1985. És a dir:

“La determinació de les errades de instal·lació i de utilització s'haurà d'efectuar en les condicions següents, que es consideraran condicions normals d'assaig:

- Vehicle buit en condicions normals de marxa.
- Pressió dels neumàtics d'acord amb les instruccions normals del fabricant.
- Desgast dels neumàtics dintre dels límits admesos per les normes nacionals en vigor.
- Moviment del vehicle. Aquest s'haurà de desplaçar mogut pel seu propi motor en línia recta per una superfície plana a una velocitat de 50 més/menys 5 km/hora. La distància de medició serà com a mínim de 1.000 metres.
- La prova es podrà realitzar igualment en un banc de proves adient o amb altres mètodes que permetin garantir una precisió similar.

Aquestes condicions obliguen a realitzar la prova únicament en vehicles buits, per la qual cosa, en el cas dels vehicles articulats seria suficient desenganxar el semiremolc però en el cas de vehicles rígids només es podria efectuar la determinació d'errades quan estigui sense càrrega.

En la reglamentació nacional està previst que aquesta determinació d'errades es faci en un banc de rodets fix i calibrat i d'acord amb el procediment documentat establert al centre tècnic.

La determinació d'errades realitzada permetrà comprovar si la distància recorreguda indicada per el tacògraf i la distància recorreguda mesurada pel banc del centre tècnic difereix en valors superiors al 4% . Aquesta és la tolerància que es permet en utilització segons capítol III.2.1 del Annex 1B del Reglament CE 3821/1985.

Els valors de distància recorreguda a comparar són:

- Valor de distància recorreguda mesurada pel banc de rodets. (Dr)
- Diferència entre la lectura del odòmetre del tacògraf a l'inici i al final de la prova (Dt) comprovat mitjançant el programador de calibrat.

Si la diferència entre (Dr) i (Dt) és superior al 4%, el sistema està fora dels límits de tolerància establerts. És a dir l'error a la distància recorreguda és superior al 4% la qual cosa suposa que els paràmetres de la darrera intervenció tècnica realitzada en el tacògraf no és correcta. Per tant s'haurà de fer un nou calibrat que subsani l'errada i es procedirà a

denunciar al transportista, amb la inclusió sempre en aquest butlletí de les dades del centre tècnic autoritzat que va fer la darrera intervenció al tacògraf pel següent concepte: “Manipulació del tacògraf consistent en la alteració del valor del coeficient característic del vehicle “W” de tal manera que el senyal de distància rebuda per la unitat intravehicular comporta una diferència de + X % ², inferior a la distància real recorreguda, superant els límits de tolerància admesos.” Per tant, s’haurà d’emplenar un sol butlletí de denúncia on s’inclouran les dades del centre tècnic involucrat.

1.2 Canvi de les dimensions dels neumàtics.

En cas de substitució dels neumàtics del vehicle per altres de mides o dimensions de fabricació diferents, es podria veure alterada la circumferència efectiva dels mateixos i en aquest cas seria necessari efectuar una nova calibració segons capítol VI.4 de l’Annex 1B del Reglament CE 3821/1985.

En el cas que això s’hagi realitzat, caldrà comparar els paràmetres de la primera activació amb els de la darrera calibració on consten les noves dimensions dels neumàtics, en aquests casos **el producte de W x L corresponent a cada intervenció sempre haurà de mantenir-se constant, o en tot cas amb una variació màxima del 4%**. De superar-se aquesta tolerància màxima permesa s’haurà d’actuar de la mateixa manera explicada en el punt anterior; és a dir, es remetrà el vehicle a un centre tècnic per la seva comprovació, tot seguint el protocol de determinació d’errades establert en el punt 1.1.

Si finalment es determina que l’errada de la distància recorreguda es superior al 4% i s’acredita que els paràmetres de la darrera intervenció tècnica no són correctes, s’haurà de realitzar un nou calibrat que subsani dita errada i es procedirà a denunciar al transportista, fent constar sempre en el butlletí les dades del centre tècnic autoritzat que va realitzar la darrera intervenció al tacògraf pel concepte que consta al final del punt 1.1.

En el cas que no s’hagi realitzat un calibrat i la mida dels neumàtics muntats al vehicle no coincideixi amb el registrat en la memòria del tacògraf corresponent a la darrera intervenció tècnica, i per tant amb el marcat de la placa de muntatge o de revisió, caldrà traslladar el vehicle a un centre tècnic autoritzat per que es faci una prova de determinació de errades.

Si la prova de determinació d’errades diu que la distància recorreguda registrada pel tacògraf i la distància real recorreguda mesurada pel banc del centre tècnic difereix en valors superiors al 4%; és a dir, que el sistema està fora dels límits de tolerància establerts, es procedirà a denunciar al transportista pel concepte que consta al final del punt 1.1 (en aquest cas, no serà necessari incloure en el butlletí de denúncia les dades del centre tècnic que va realitzar la darrera intervenció al tacògraf).

1.3 Canvi de grup del vehicle.

Únicament es perdrà el valor de la relació anterior W X L, quan es produeix una modificació del grup (caixa de canvis) del vehicle. Aquest cas s’ha de considerar com a una reforma i haurà d’estar convenientment reflectit a la fitxa tècnica del vehicle i requerirà ter tant en tots els casos d’una nova calibració.

Una vegada s’hagi realitzat la nova calibració, aquesta es prendrà com a valor de partida, és a dir, com si fossin els paràmetres de la primera activació. A partir d’aquesta intervenció i per a totes les comprovacions posteriors, s’actuarà d’acord amb el punt 1.1.

EL TACÒGRAF DIGITAL

Si es comprova que aquesta darrera calibració no s'ha dut a terme, s'haurà de traslladar en tots els casos el vehicle a un centre tècnic autoritzat per que es faci la prova de determinació d'errades.

Si la prova de determinació d'errades determina que la distància recorreguda registrada pel tacògraf i la distància real recorreguda mesurada al banc del centre tècnic difereix en valors superiors al 4%, és a dir el sistema està fora dels límits de tolerància establerts, es procedirà a denunciar al transportista pel concepte que consta al final del punt 1.1 (i igualment en aquest cas, no serà necessari incloure en el butlletí de denúncia les dades del centre tècnic que va realitzar la darrera intervenció al tacògraf).

Manipulació mitjançant el sensor de moviment.

El primer que haurà de comprovar l'agent que atura un vehicle, és la activitat que està registrant el tacògraf en aquest moment.

Si en aquest moment, al tacògraf consta que el conductor està descansant, és evident que hi ha una manipulació en el sistema. En tal cas caldrà comprovar si el vehicle porta un imant col·locat a les immediacions del sensor. Si no el porta, el vehicle haurà de ser traslladat a un centre tècnic para la seva avaluació i localització de la manipulació. En cas de que el porti el transportista serà denunciat directament per manipulació i no serà necessari el trasllat del vehicle al centre tècnic.

En el cas que el tacògraf enregistri conducció, es comprovaran per part de l'agent que realitza el control una sèrie d'indicis que s'especificaran més endavant i que poden fer sospitar de la instal·lació de un dels sistemes de manipulació.

L'agent controlador en carretera en cap cas haurà de manipular el tacògraf o els seus diferents components. Una vegada fetes les comprovacions abans exposades i en cas d'indicis o sospites fonamentades sobre la existència de una manipulació al vehicle, l'haurà de traslladar a un centre tècnic per a la seva comprovació. El centre tècnic mitjançant la inserció de la corresponent targeta de taller és l'únic capacitat per intervenir sobre el sistema i realitzar aquest tipus de comprovacions de l'aparell de control.

És fonamental per la posterior investigació per part de la Direcció General de Transports Terrestres que en l'informe de la manipulació que es remeti posteriorment estiguin inclosos tots els documents impresos especialment l'informe d'incidents i fallades i el de dades tècniques.

2.1 Manipulació per doble Kitas.

Aquest tipus de manipulació demana la utilització de dos sensors de moviment bàsicament amb dues possibilitats:

- Amb el sensor de la caixa de canvis també connectat a la placa generadora d'impulsos

O

- Amb el sensor ubicat en la caixa de canvis sense connectar a la placa. En aquest cas simplement tindrà un cable visible per no aixecar sospites que morirà en algun lloc amagat.

Els indicis que poden fer sospitar de la existència d'aquesta manipulació, són en forma genèrica:

EL TACÒGRAF DIGITAL

- Talls del subministrament elèctric amb una durada considerable, normalment superiors a 20 minuts.
- Acoblaments del sensor posteriors a la data d'activació.
- Canvis de tacògraf
- Excessos significatius de velocitat.
- Mitjançant el document de control o qualsevol altra documentació que acrediti la manca de correspondència entre els kilòmetres reals recorreguts i els registrats pel tacògraf o bé entre la distància real recorreguda i les hores de conducció registrades.
- Precintes trencats o manipulats.
- Localització de tecles o comandaments inusuals als vehicles.

Una vegada fetes les comprovacions abans exposades i en cas d'existir indicis o sospites fonamentades de la existència d'una manipulació instal·lada al vehicle, l'agent l'haurà de portar a un centre tècnic autoritzat per la seva comprovació.

Una vegada desplaçat el vehicle al centre tècnic ; aquest haurà de, com a comprovació, desconnectar el cable del sensor del seu origen (treure la caputxa del sensor) i comprovar si al tacògraf es produeix una errada de desconnexió.

Per tant és igualment fonamental que en cada intervenció que faci el centre tècnic es comprovi mitjançant una mànega externa l'acoblament entre el sensor que està físicament situat a la caixa de canvis i el tacògraf.

2.2 Manipulació directa en el sensor.

En aquest cas no existeix un doble sensor, sinó que la manipulació es realitza directament a l'interior del sensor que va allotjat a la caixa de canvis del vehicle.

Per tant per poder dur a terme aquesta manipulació, es necessari prèviament extreure el sensor de la seva localització original i obrir-lo per introduir al seu interior l'element que produeixi la manipulació de les dades que són trameses al tacògraf.

Els indicis para la seva detecció així com el protocol d'actuació són els mateixos que els exposats pel cas anterior.

Igualment en cas d'indicis i sospites fonamentades de que existeixi una manipulació instal·lada al vehicle, l'agent l'haurà de portar al centre tècnic autoritzat per la seva comprovació.

Una vegada rebut el vehicle pel centre tècnic, aquest com a primera comprovació examinarà el sensor per comprovar si es veuen a la seva superfície marques o mossegades produïdes per les eines necessàries per obrir-lo. A més, el centre tècnic, haurà tal de comprovar-lo i per la seva localització treure la connexió B del tacògraf i comprovar la sobreexcitació del circuit. El voltatge normal de funcionament és de 8 volts i que en cas de manipulació interna del sensor, el voltatge registrat serà de 12 o 13 volts aproximadament.

En tots dos casos, **quan es constati la manipulació pel centre tècnic es procedirà a la denúncia per manipulació de l'aparell de control.**

Amb caràcter general, **en tots els casos en que es formuli butlletí de denúncia per manipulació de l'aparell de control, excepte quan es tracti d'inutilitzar el senyal del**

sensor de moviment mitjançant un imant, s’haurà d’adjuntar a la denúncia còpia de l’informe del centre tècnic en el que es detalli la manipulació.

Per últim el General en Cap de l’Agrupació de Trànsit de la Guàrdia Civil en aquesta mateixa data descriu un nou tipus de d’incident anomenat “Conducció sense targeta adequada”.

2 Conducció sense targeta adequada

L’incident anomenat “Conducció sense targeta adequada”. Aparentment es pot entendre com un mal funcionament de l’aparell de control doncs a la informació que va registrar l’aparell sortia el número de targeta del conductor que estava essent controlat. Aquesta informació apareix , per que d’acord amb el protocol de registre i emmagatzemament de la memòria de la VU , en aquest cas, entre les dades a registrar es troben la data i la hora del inici de l’incident i la data i la hora de la finalització.

Cal tenir en compte el moment en que es grava l’incident en la memòria del tacògraf. Tant si la targeta s’introdueix amb el vehicle en marxa com si es fa en el moment en que aquest s’atura, l’aparell de control enregistra el número de la targeta que ha permès finalitzar l’incident com una dada més d’aquest.

Seria per tant una conducta incorrecta dels conductors que podria portar a les autoritats competents de control a una mala interpretació de les seves activitats, ja que en qualssevol cas sempre hi seran els períodes de conducció sense targeta que caldrà justificar. Tot i així, aquesta maniobra no pot considerar-se com a un inadequat funcionament del tacògraf.

Per tant, una vegada realitzats els anàlisis i verificacions pertinents cal establir un protocol d’actuacions per tal d’evitar la possibilitat de realitzar manipulacions. La forma d’actuar serà la següent:

- a) Si s’efectua un control a un conductor i aquest no porta introduïda la seva targeta de conductor, caldrà exigir la presentació d’acord amb el que disposa l’article 15.2 del Reglament el document imprès d’inici del viatge degudament complimentat. En cas de no portar-lo es procedirà a la seva denúncia d’acord amb el que estableix l’article 140.22 de la Llei 16/1987.
- b) Si en el moment del control, el conductor porta la targeta introduïda i apareixen incidents de “conducció sense targeta” amb una durada superior a 15 minuts, que no es trobin justificats amb les impressions establertes a l’efecte i que es puguin provar que corresponen al conductor objecte del control, es procedirà igual que en el cas anterior, però si no es pot provar que aquestes “conduccions sense targeta” son d’aquest conductor, s’informarà la les Autoritats de Transport de la demarcació en que s’estigui realitzant el control, perquè aquestes facin les inspeccions en empresa que permetin determinar les responsabilitats existents amb total garantia.

Aquests tipus d'incidents poden produir-se en totes les marques de tacògrafs homologats.

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 denunciat, 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

EL TACÒGRAF DIGITAL

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 denunciador, 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'algun 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'algun 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:

Muy graves

“Art 140 10. La manipulació del tacógrafo, 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 tacógrafo, 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 tacógrafo no lo utilicen o lleven instalado un tacógrafo no homologado.

Art 140 21. La carencia significativa de hojas de registro 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.

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 tacógrafo 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.

Graves

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.

EL TACÓGRAF DIGITAL

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.

Leves

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.

Graduación de las sanciones, cuantías y sanciones accesorias.

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 amb la documentació adjunta.