

# I. Disposiciones generales

## MINISTERIO DE FOMENTO

**8947** *RESOLUCIÓN de 19 de abril de 2007, de la Dirección General de Transportes por Carretera, por la que se establecen los controles mínimos sobre las jornadas de trabajo de los conductores en el transporte por carretera.*

La presente resolución se dicta con el fin de incorporar al ordenamiento jurídico español la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de marzo, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) n.º 3820/85, sustituido por el Reglamento (CE) 561/06 y (CEE) n.º 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo.

Los Reglamentos citados son normas que inciden de manera fundamental en la consecución de un mercado común del transporte por carretera, en la mejora de la seguridad vial y en la armonización de las condiciones de trabajo.

Es, además, necesario garantizar que, sin perjuicio de una correcta ejecución de las tareas que impone la Directiva 2006/22, los controles en carretera se efectúen con rapidez y eficacia, a fin de que se realicen en el menor tiempo posible y con el menor retraso para los conductores.

Para conseguir estos objetivos, y dado que la sustitución del tacógrafo analógico por el digital lo permite, la Comisión ha indicado la necesidad de aumentar la inspección y el control sobre la legislación social ordenadora del transporte por carretera, el fomento del intercambio sistemático de información entre los Estados miembros, la coordinación de las actuaciones inspectoras y la promoción de la formación conjunta de los controladores.

Por todo ello, esta Dirección General ha resuelto:

Primero. *Sistemas de control.*—Los órganos competentes para la inspección y control del transporte por carretera organizarán un sistema de controles regulares, de tal manera que se controle, al menos, el uno por ciento de las jornadas de trabajo de los conductores de vehículos sujetos a los Reglamentos (CE) 561/06 y (CEE) 3821/85. Dicho porcentaje se aumentará al menos hasta el dos por ciento a partir del 1 de enero de 2008 y al menos hasta el tres por ciento a partir del 1 de enero de 2010.

De estos controles, al menos el quince por ciento del número total de las jornadas de trabajo se controlará en carretera y al menos el treinta por ciento en los locales de las empresas. A partir del 1 de enero de 2008, al menos el treinta por ciento del número total de las jornadas se controlará en carretera y al menos el cincuenta por ciento en los locales de las empresas.

Dichos controles, cubrirán cada año una muestra amplia y representativa de los trabajadores móviles, de los conductores, empresas y vehículos de transporte sometidos a los Reglamentos (CE) 561/2006 y (CEE) 3821/85.

Segundo. *Realización de los controles en carretera.*—Los controles en carretera deberán realizarse en lugares distintos y en cualquier momento, cubriendo tramos de red viaria de extensión suficiente para dificultar que los puntos de control puedan ser evitados.

Las autoridades encargadas de la inspección velarán porque se adopten las disposiciones necesarias para implantar puntos de control en o cerca de carreteras existentes y en proyecto y para que, si fuera preciso, las gasolineras y otros lugares seguros junto a las autopistas puedan servir de puntos de control.

Asimismo las citadas autoridades se ocuparán de que los controles se lleven a cabo según un sistema de rotación aleatorio, velándose por lograr un equilibrio geográfico apropiado.

Los controles serán realizados por personal con los conocimientos adecuados. Los aspectos que deberán comprobarse en los controles en carretera, serán los establecidos en la lista que forma la parte A del anexo I de esta Resolución. Para el ejercicio de sus funciones los controladores recibirán el equipo de control estándar, tal y como se establece en el anexo II.

Los controles en carretera deberán realizarse sin discriminación alguna, por parte de los controladores, en cuanto a:

- El país donde esté matriculado el vehículo.
- El país de residencia del conductor.
- El país donde esté establecida la empresa.
- El origen y destino del trayecto.
- El tipo de tacógrafo, analógico o digital.

Tercero. *Controles concertados.*—Los órganos competentes para la inspección y control del transporte deberán realizar al menos seis veces al año operaciones concertadas de control en carretera con otros Estados de la Unión Europea. Dichas operaciones deberán realizarse de forma simultánea por parte de las autoridades de control de dos o más Estados miembros, cada una de ellas en su propio territorio.

Cuarto. *Controles en los locales de las empresas.*—Los controles en los locales de las empresas se organizarán según los criterios establecidos en los planes anuales de inspección atendiendo a la experiencia adquirida en relación con las diferentes clases de transporte y empresas. Se efectuarán, asimismo, cuando se hayan comprobado en carretera infracciones graves a las normas reguladoras de los tiempos de conducción y descanso.

Quinto. *Estadísticas.*—Los órganos competentes para la inspección y control del transporte elaborarán una estadística de los controles organizados que contendrá en todo caso los siguientes datos:

## a) Controles en carretera:

Tipo de carretera, es decir, si es autopista, carretera nacional o secundaria, y país de matriculación del vehículo inspeccionado.

Tipo de tacógrafo, analógico o digital.

## b) Controles en locales:

Tipo de actividad de transporte: internacional o nacional, viajeros o mercancías, por cuenta propia o por cuenta ajena.

Tamaño del parque de vehículos de la empresa.

Tipo de tacógrafo, analógico o digital.

Sexto. *Informe a la Comisión Europea.*—Cada dos años, se remitirán a la Comisión Europea las estadísticas recopiladas en los controles en carretera y en los locales de las empresas.

Séptimo. *Comunicación de infracciones.*—Las infracciones y sanciones a los tiempos de conducción y descanso tienen que ser comunicadas, al menos cada seis meses, a las autoridades del Estado miembro cuyos residentes las hayan cometido. El intercambio de información también afectará a las sanciones aplicadas por un Estado miembro a sus residentes para las mismas infracciones cometidas en otro Estado miembro.

Asimismo, debe comunicarse la misma información, así como todas las actuaciones realizadas, al órgano que sirve de enlace intracomunitario en esta materia. El informe se confeccionará siguiendo la lista inicial de infracciones que se establece en el anexo III de esta resolución.

Octavo. *Clasificación de riesgos.*—Los órganos competentes introducirán un sistema de clasificación de riesgos de las empresas basado en el número relativo y la gravedad de las infracciones a los Reglamentos (CE) 561/06 o (CEE) 3821/85 que hayan cometido cada una de las empresas.

Las empresas con una clasificación de alto riesgo serán objeto de controles más estrictos y frecuentes.

La categoría relativa a las infracciones más graves debe incluir aquéllas en que el incumplimiento a los reglamentos citados cree un alto riesgo de muerte o de lesiones corporales.

Noveno. *Programas de formación.*—Por lo menos una vez al año se pondrán en marcha programas de formación conjuntos con otros Estados de la Unión Europea sobre las mejores prácticas en materia de control y se facilitarán los intercambios de personal entre sus organismos respectivos para el enlace intracomunitario con los organismos equivalentes en otros Estados miembros.

Madrid, 19 de abril de 2007.—El Director General de Transportes por Carretera, Juan Miguel Sánchez García.

**ANEXO I****Parte A***Controles en carretera*

Los aspectos que habrán de comprobarse, en general, en los controles en carretera son los siguientes:

1) Tiempos diarios y semanales de conducción, pausas y períodos de descanso diarios y semanales; también las hojas de registro de las jornadas precedentes que deben hallarse a bordo del vehículo, de conformidad con el artículo 15, apartado 7, del Reglamento (CEE) 3821/85 y/o los datos almacenados correspondientes al mismo período en la tarjeta del conductor y/o en la memoria del aparato de control, de conformidad con el anexo II, y/o impresiones en papel.

2) Para el período mencionado en el artículo 15, apartado 7, del Reglamento (CEE) 3821/85, todos los casos en

que se haya excedido la velocidad autorizada del vehículo, definidos como todos los períodos de más de un minuto durante los cuales la velocidad del vehículo exceda de 90 kilómetros por hora en la categoría de los vehículos N3 o de 105 kilómetros por hora en la categoría de vehículos M3.

3) En su caso, las velocidades instantáneas del vehículo registradas por el aparato de control dentro de las 24 horas anteriores a la utilización del vehículo.

4) El correcto funcionamiento del aparato de control (verificación de posibles manipulaciones del aparato y/o de la tarjeta de conductor y/o de las hojas registro) y, en su caso, la presencia de los documentos contemplados en el artículo 14, apartado 5, del Reglamento (CEE) 3820/85.

**Parte B***Controles en los locales de las empresas*

Además de los aspectos establecidos en la parte A, en los locales de las empresas se controlarán los siguientes:

1) Los períodos de descanso semanal y los tiempos de conducción entre dichos períodos de descanso.

2) El límite quincenal de tiempos de conducción.

3) Las hojas de registro, los datos y las impresiones en papel de la tarjeta de conductor y de la unidad instalada en el vehículo.

**ANEXO II****Equipo estándar a disposición de las unidades de control**

Los órganos competentes de las distintas Administraciones velarán porque las unidades que desempeñen las tareas contempladas en el anexo I dispongan del siguiente equipo estándar:

1) Equipos capaces de transferir datos de la unidad instalada en el vehículo y la tarjeta de conductor del tacógrafo digital, leer los datos y analizar los datos o transmitirlos para su análisis a una base de datos central.

2) Equipos para controlar las hojas de tacógrafo.

**ANEXO III****Infracciones**

Lista no exhaustiva que ofrece unas directrices sobre lo que puede considerarse como infracciones:

1) Superar los tiempos de conducción diarios, semanales o bisemanales máximos.

2) Hacer caso omiso del período de descanso diario o semanal mínimo.

3) Hacer caso omiso de la pausa mínima.

4) No instalar el tacógrafo de conformidad con las disposiciones del Reglamento (CEE) 3821/85.

DIFUNDE

Sff CGT

MALAGA