



AVUI PARLEM DE SANCIONS

Avui parlem de Sancions per David Saiz Casatorres.



ÍNDIX:

1. ASATRA NORTE: HISTÒRIA I EMPRESA.

2. TIPUS DE SANCIONS.

3. PROCEDIMENT ADMINISTRATIU SANCIONADOR.

4. SANCIONS EN L'ÀMBIT ADR.

**5. LA IMPORTÀNCIA DEL CONSELLER DE
SEGURETAT.**

6. NORMATIVA ESTATAL i/o EUROPEA.

1.- ASATRA NORTE: HISTÒRIA I EMPRESA.

ASATRA NORTE és una de les empreses pioneres, especialitzades en la defensa jurídica de les sancions de tràfic i de transport a nivell nacional i internacional. Fundada en l'any 1989, porta gairebé vint anys d'experiència en el sector. La seva plantilla està formada per 37 treballadors, entre ells, juristes i personal especialitzat, així com delegats comercials arreu de tot l'Estat. Compta actualment amb més de 2.500 clients als quals ofereix un servei de 24 hores al dia els 365 dies a l'any.

Al llarg de la seva trajectòria ha anat recopilant els dubtes i necessitats dels seus clients i ampliant el seu mercat i/o potencial. Així, fruit d'aquesta necessitat han anat sorgint serveis com:

- * Anàlisi i control de discs (V.A.C.)
- * Tramitacions fora del nostre estat (caució de sancions, reparació de vehicles, descomptes d'autopistes, recuperació d'IVA, reserves per a túnels i ferris).
- * Assegurances (ASERTRA).
- * Control de la descàrrega i enmagatzematge de fitxers (ADAN).
- * Gestió del Risc de Sancions.
- * Localització de vehicles (ANLOC).

Per tant com es pot comprovar ASATRA NORTE ha esdevingut un grup empresarial amb la creació de noves empreses (ASERTRA, ANLOC). Més enllà de la defensa jurídica als professionals del transport envers les diferents sancions imposades per les Administracions, actualment ofereix un servei integral acurat a la problemàtica del sector, obert a noves responsabilitats i tecnologies. Sempre en benefici del nostre client en la defensa enfront les administracions, en el control dels seus vehicles, en la utilització del tacògraf analògic i digital, en la planificació de rutes, normativa, pagaments, activitats, assegurances, etc., ja sigui en el nostre estat o fora d'aquest, no tingui que preocupar-se per res deixant-ho en mans de professionals.

2.-TIPUS DE SANCIONS.

Tot i existir molt tipus de sancions i administracions sancionadores (vegi's Medi Ambient, Junta de Residus, Hisenda Pública, SGAE...), la majoria les trobaríem en dos grans grups:

A.- Sancions de Trànsit, Tràfic, Ajuntaments.

B.- Sancions de Transports.

La diferència principal entre ambdues és que la primera cerca més sancionar al vehicle i/o al conductor. En canvi la segona busca més sancionar les infraccions en quan a l'objecte del transport i a les empreses que hi intervenen. Això a grans trets, depenent en determinats casos a la casuística autonòmica o local.

A.- Sancions de Trànsit, Tràfic, Ajuntaments.

Les principals lleis o reglamentes son les següents:

* Reial Decret 320/94 de 25 de Febrer, *Reglament Sancionador de Tràfic, Circulació de Vehicles a motor i Seguretat Vial*

*Reial Decret Legislatiu 339/1990 de 2 de març de la *Llei sobre Tràfic, Circulació de Vehicles a Motor i Seguretat Vial*.

*Reial Decret 1428/2003 de 21 de Novembre sobre *Reglament General de Circulació*.

*Llei 17/2005 de 19 de Juliol sobre el *Carnet de Conduir per punts*.

*Reial Decret 2822/1998 de 23 de Desembre del *Reglament General de Vehicles*.

*Reial Decret 772/1997 de 30 de Maig del *Reglament General de Conductors*.

*Reial Decret Llei 8/2004 sobre l'*Assegurança del Vehicle*.

*La Llei 30/92 sobre *Règim jurídic de les Administracions Públiques i del Procediment Administratiu Comú* (Llei supletòria).

També recomano una ullada al *Projecte de Llei número 121/012* publicat el 05 de desembre de 2008 al diari Oficial de les Corts Generals, que podeu consultar a la pàgina del BOE. Aquest tracta del canvi que es pretén realitzar sobre el tràmit procedimental en matèria de tràfic.

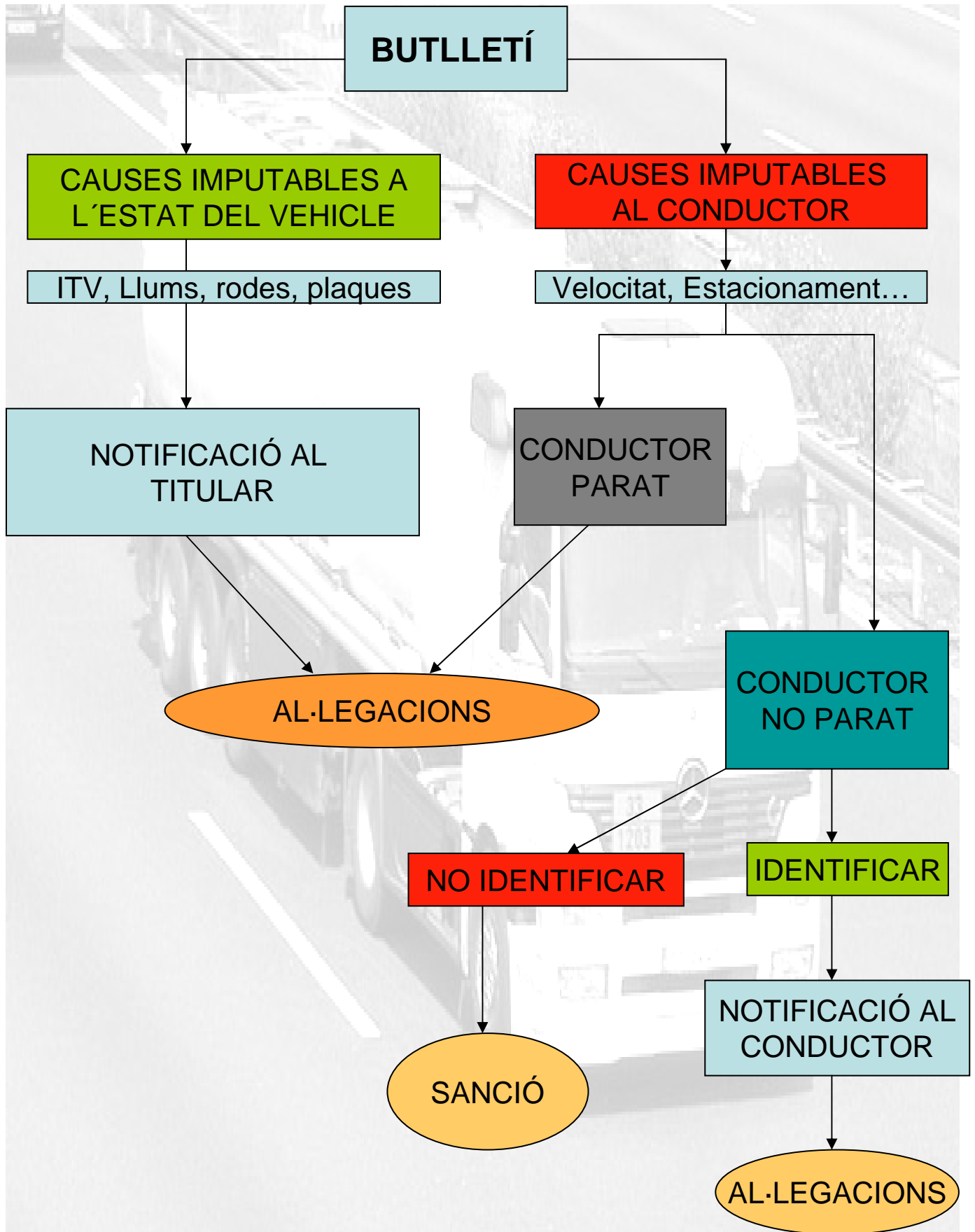
Així doncs en Tràfic ens trobem amb tres tipus de sancions:

- Sancions lleus*: amb un import de 0 a 90 Euros.
- Sancions greus*: amb un import de 90 a 300 Euros.
- Sancions molt greus*: amb un import de 301 a 600 Euros.

Aquesta última comportarà necessàriament la retirada del permís de conduir. Opcionalment, en les sancions greus, en determinats casos (gravetat, reincidència...) també comportarà la retirada del permís.

La **infracció** de Tràfic prescriurà als tres mesos per les sancions lleus, sis mesos per les greus i un any per les molt greus. En canvi, la **sanció** prescriurà en els tres casos a l' any.

El termini de Caducitat en matèria de Tràfic serà d' un any.



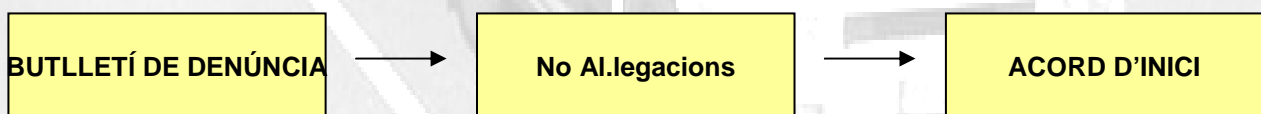
Avui parlem de Sancions per David Saiz Casatorres.

B.- Sancions de Transports.

La Regulació legal vé principalment establerta en la Llei 16/87 de 30 de Juliol modificada parcialment per la Llei 29/03 de 8 d' Octubre *d'Ordenació del Transport Terrestre* (LOTT) i el Reial Decret 1211/90 de 28 de setembre *d'Ordenació del Transport Terrestre* (ROTT). Actuant la Llei 30/92 com a supletòria.

Si bé aquestes dues són fonamentals, la regulació de diversos aspectes dins la relació jurídica del transport comprèn moltes lleis, decrets, reglaments i diversa normativa, difícil de ressenyar per la seva amplitud.

A diferència de les sancions de Tràfic, on part important són les actuacions personals del conductor del vehicle, en la regulació de Transport perd tota responsabilitat, envers l'empresa. L'empresa és responsable de l'actuació dels seus conductors, facin el que facin, amb tota la problemàtica que això comporta. La regulació legal entén dos relacions jurídiques totalment diferenciades, una transports-empresa i una altra empresa-treballador, no podent subrogar-se la responsabilitat al treballador. Per això a l'hora de recórrer sancions l'al·lusió a la culpa del treballador esdevé fútil, doncs la llei és clara al respecte. Segons la llei estatal existeixen altres vies o actuacions, ja sigui de caire laboral, civil o penal, per exigir responsabilitats al treballador pels danys o conseqüències de les seves actuacions. La qüestió difereix en la pràctica.



El termini de prescripció de la **infracció** a Transports és d' un any. El mateix que el termini de caducitat. No així el termini de prescripció de la **sanció** que és d'1 any per les denúncies lleus, 2 anys per les greus i 3 anys per les molt greus. El barem en l'àmbit de Sancions de Transports:

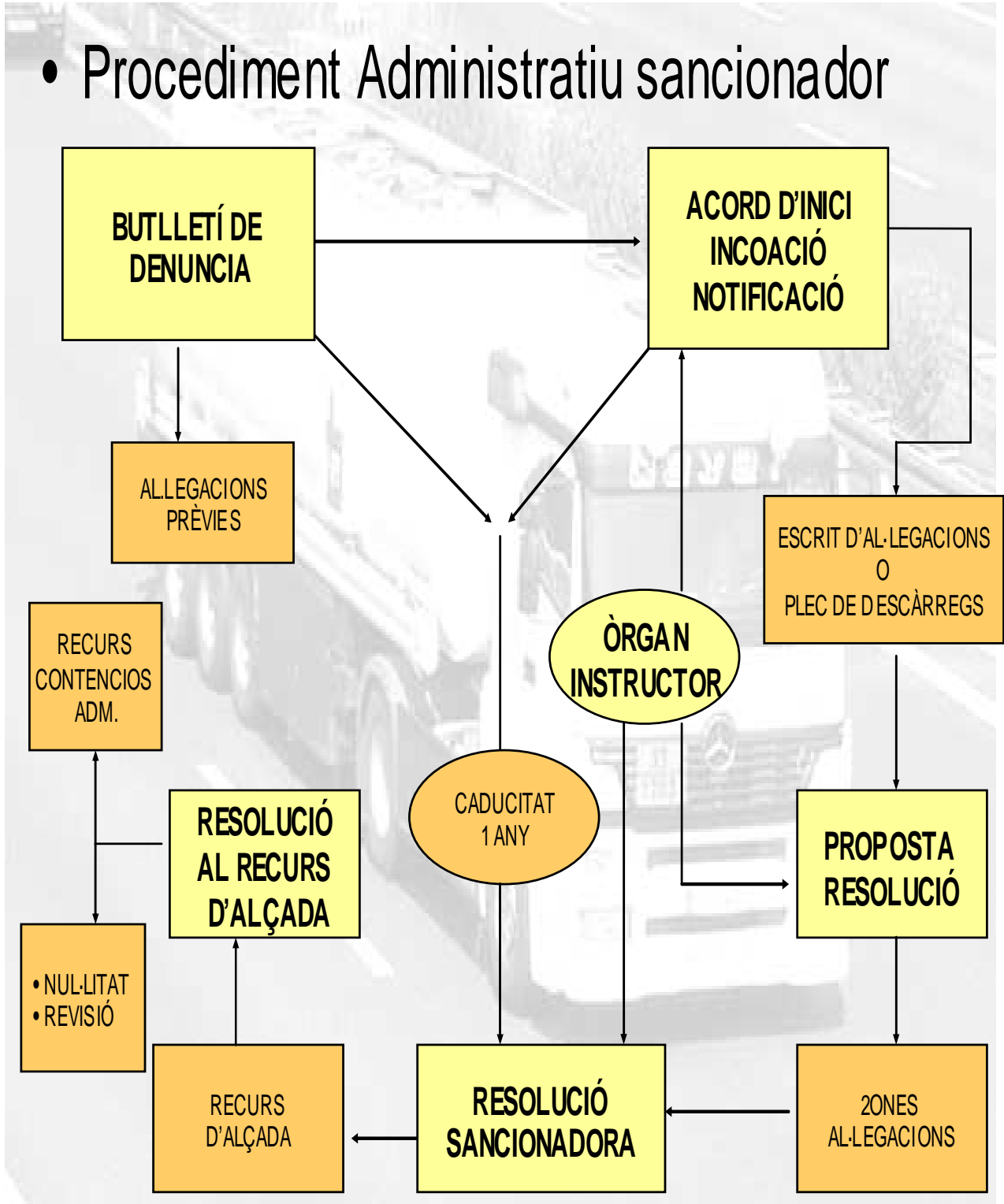
Sancions lleus: de 0 a 400 €

Sancions Greus: de 401 a 2.000 €.

Sancions Molt Greus: de 2001€ en endavant.

3.-PROCEDIMENT ADMINISTRATIU SANCIONADOR.

• Procediment Administratiu sancionador



Avui parlem de Sancions per David Saiz Casatorres.

4.- SANCIONS EN L'ÀMBIT ADR.

En aquest apartat voldríem reflectir la nostra experiència en quan als tipus més corrents de sancions dins l'àmbit que més us afecta, com és l'ADR.

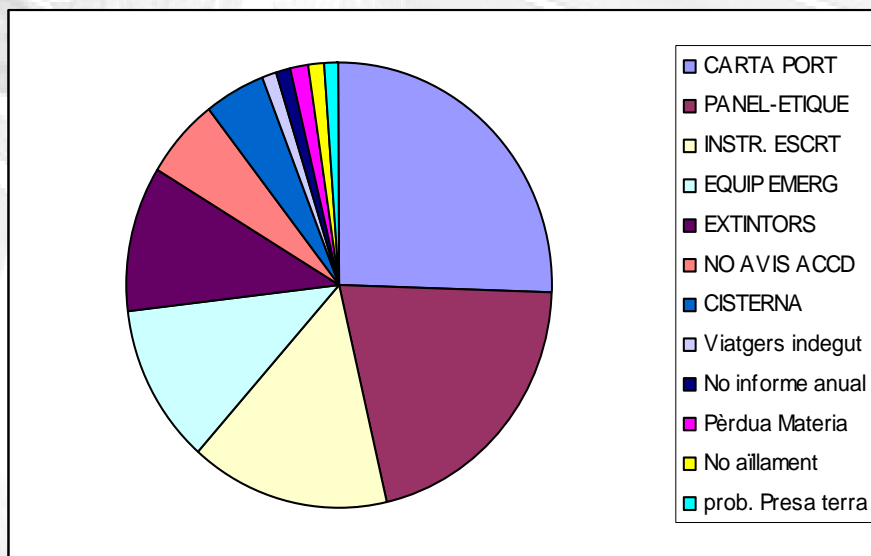
Aquest càlculs si bé reals, són orientatius, ja que la majoria dels nostres clients són catalans i és lògic que part important de les sancions siguin imposades en aquest àmbit autonòmic*. Així mateix, com ja sabeu, a vegades depèn del caràcter exacerbament sancionador d'alguna Comunitat Autònoma. També influencien altres aspectes com poden ser que en aquella comunitat o província s'hi trobin fàbriques o empreses d'ADR, la reincidència, els propis agents de l'autoritat, etc. Malgrat això ens sembla important relacionar quines són les sancions més habituals en l'àmbit ADR i quines Comunitats les més sancionadores.

Així de les sancions recorregudes l'any 2008 per la nostra empresa (aproximadament més de 110 denúncies), els principals motius han estat:

1.- CARTA DE PORT:	25'5%
2.- PANELLS - ETIQUETES:	20'9%
3.- INSTRUCCIONS ESCRITES:	14'9%
4.- EQUIP EMERGÈNCIA:	11'7%
5.- EXTINTORS:	10'6%
6.- NO AVÍS ACCIDENT:	5'9%
7.- CISTERNA:	4,7%
8.- ALTRES:	
-Viatgers indeguts:	1,16%
-No informe anual:	1,16%
-Pèrdua Matèria:	1,16%
-No aïllament:	1,16%
-Problemes presa terra:	1,16%

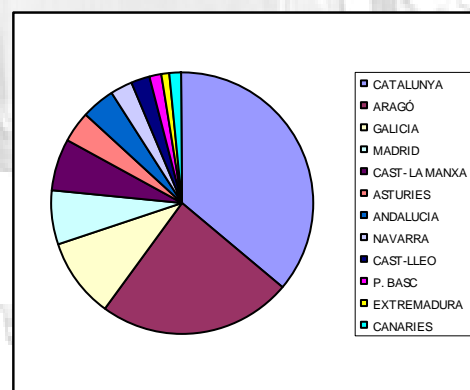
Així doncs com podeu observar només els tres primers motius representen un 60% de les sancions tramitades. Podem concloure que els principals problemes provenen de les cartes de Ports, dels panells, adhesius, etiquetes i de les instruccions escrites.

Avui parlem de Sancions per David Saiz Casatorres.



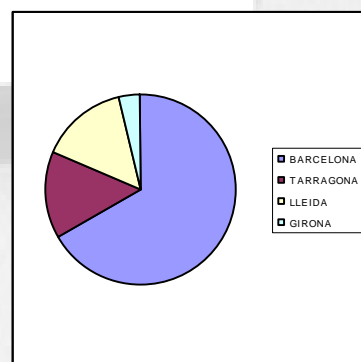
Respecte a la nostra pròpia tramitació trobem que les principals Comunitats Autònomes fiscalitzadores o sancionadores han estat*:

-CATALUNYA:	36%
-ARAGÓ:	24%
-GALICIA:	9,4%
-MADRID:	6,9%
-CASTELLA-MANCHA:	6,6%
-ASTURIES:	4%
-ANDALUCIA:	4%
-NAVARRA:	2,6%
-CASTELLA-LLEO:	2,6%
-P. VASC:	1,3%
-EXTREMADURA:	1,3%
-CANARIES:	1,3%



I dins la nostra Comunitat, a Catalunya, el percentatge ha estat:

-BARCELONA:	66,6%
-TARRAGONA:	14,9%
-LLEIDA:	14,8%
-GIRONA:	3,7%



5.- LA IMPORTÀNCIA DEL CONSELLER DE SEGURETAT.

Com heu pogut comprovar existeix un lapse temporal entre la imposició del Butlletí de Denúncia i l'Acord d'Inici que dependrà de cada Organisme autonòmic. Aquest espai temporal fa que molts dels aspectes i circumstàncies ocorregudes el dia de la denúncia o els seus antecedents s'oblidin. Així doncs és important que el Conseller de Seguretat reculli en la pròpia setmana de la denúncia tota la documentació, instruccions, explicacions (xofer, transportista, carregador, operador...), indret, motius, etc... Perquè a l'hora de notificar-se l'acord d' inici només disposarà de 15 dies per efectuar al·legacions.

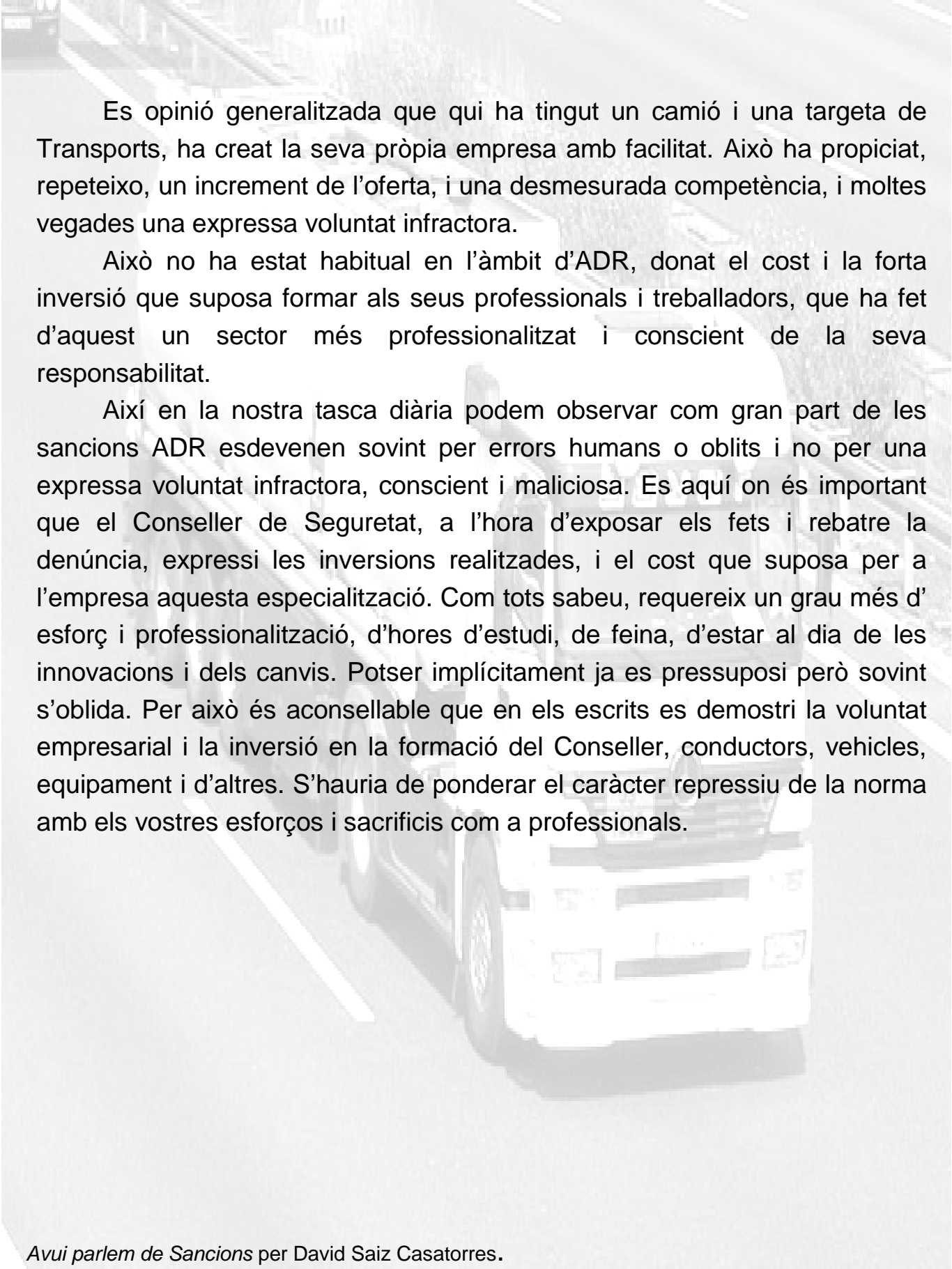
És aquí on juga i radica la importància de la feina del Conseller de Seguretat pel que fa a aquest tema.

Voldria esmentar que la pròpia Administració considera (a vegades) una eximent parcial la reparació del mal causat o del motiu de la denúncia. Així l'actuació del conseller per resoldre el més aviat possible aquest tipus d'incidències (revisions, averies, compra equipament...) podrà estalviar diners a la seva empresa.

També és important que el Conseller, especialista en l'àmbit ADR, assessori a qui faci la defensa jurídica de la sanció. Tots sabem el complex món o normativa ADR, i moltes vegades les atencions o instruccions del Conseller seran eines principals per a l'exposició de les al·legacions.

Vull aprofitar aquest punt per remarcar l'especialització en la matèria de la qual estem parlant i els costos que això suposa. Tant per l'empresa com pels seus professionals.

En un àmbit, com és el transport de mercaderies, on l'increment de les empreses ha estat brutal, ha donat peu a una gran picaresca, hi ha hagut un increment de sancions i això ha donat peu a una falta de confiança vers el transportista.



Es opinió generalitzada que qui ha tingut un camió i una targeta de Transports, ha creat la seva pròpia empresa amb facilitat. Això ha propiciat, repeteixo, un increment de l'oferta, i una desmesurada competència, i moltes vegades una expressa voluntat infractora.

Això no ha estat habitual en l'àmbit d'ADR, donat el cost i la forta inversió que suposa formar als seus professionals i treballadors, que ha fet d'aquest un sector més professionalitzat i conscient de la seva responsabilitat.

Així en la nostra tasca diària podem observar com gran part de les sancions ADR esdevenen sovint per errors humans o oblitats i no per una expressa voluntat infractora, conscient i maliciosa. Es aquí on és important que el Conseller de Seguretat, a l'hora d'exposar els fets i rebatre la denúncia, expressi les inversions realitzades, i el cost que suposa per a l'empresa aquesta especialització. Com tots sabeu, requereix un grau més d'esforç i professionalització, d'hores d'estudi, de feina, d'estar al dia de les innovacions i dels canvis. Potser implícitament ja es pressuposi però sovint s'oblida. Per això és aconsellable que en els escrits es demostrï la voluntat empresarial i la inversió en la formació del Conseller, conductors, vehicles, equipament i d'altres. S'hauria de ponderar el caràcter repressiu de la norma amb els vostres esforços i sacrificis com a professionals.

6.- NORMATIVA ESTATAL.

Fa escassament uns dies que s'ha publicat el Pla d'Inspecció de Transports per Carretera per l' any 2009. Aquest incideix especialment en el control i eficàcia de la funció Inspectoria. El Pla va ser acordat en una reunió celebrada a Madrid el dia 3 de desembre de 2008 entre l'Administració de l'Estat i el Departament de Mercaderies del Comitè Nacional del Transport per Carretera. Fonamentalment preveu reforçar les mesures de control, degut al descens de l'activitat econòmica per la crisi, i la possibilitat de que existeixi un major frau.

Es prestarà especial atenció als llocs on operen els transports, en els grans generadors o destinataris de càrregues, zones logístiques i Ports. S'incrementa el nombre de terminals de mà, els programes informàtics i la formació dels agents.

En aquest sentit, enguany està previst elaborar un nou manual pel control de la mercaderia perillosa adaptat als últims canvis normatius. (ADR-2009). Així com un protocol en diferents idiomes que faciliti les tasques dels agents encarregats de la vigilància del transport en carretera.

Cada 4 mesos es farà un seguiment estadístic dels resultats obtinguts per les inspeccions en relació a l'assoliment dels objectius fixats per l'Administració. S'incidirà en que els serveis d' Inspecció centrin el control en les seus de les empreses, ja siguin transportistes, usuaris de transport o operadors.

Especialment aquest control residirà en:

- Que es disposi d' Autorització de Transports (operadors).
- El control de transport públic/transport privat.
- El control del Visat d' Autoritzacions.
- Els excessos de pes.
- Les manipulacions del tacògraf i del limitador de velocitat.

- El control dels temps de conducció i descans.
- El control sobre el transport de mercaderies perilloses.
- El transport realitzat per no residents.
- El control de Transports d' Escolars i menors.
- El control condicions essencials en els serveis regulars de viatgers.
- El control de conductors de tercers països.
- Les Cooperatives de Treball associades de funcionament irregular.
- L'arrendament de vehicles amb conductor.
- La inmovilització de vehicles.

Per això hi haurà una sèrie de campanyes específiques de control que us adjunto a continuació:

ANNEX

Campanyes coordinades de control de transport per carretera d'activitats específiques

Durant l'any 2009 es practicaran les següents campanyes ESPECÍFIQUES de control del transport per carretera:

❖ Campanyes de controls coordinats amb Euro Control Route:

- ✓ Campanya de control d'excés de pes. Es realitzarà en la setmana del 9 al 15 de març.
- ✓ Campanya de transport internacional de viatgers del 22 al 26 de juliol i del 7 al 13 de desembre.
- ✓ Campanya de control de transport internacional de mercaderies, a realitzar del 20 al 26 d'abril i del 5 al 11 d'octubre.
- ✓ Campanya de control de transport de mercaderies perilloses, a realitzar del 22 al 28 de juny.

❖ Campanyes de controls nacionals:

- ✓ Campanya de control d'excés de pes de llarga durada amb participació de totes les comunitats autònomes del 19 al 21 de maig i del 20 al 22 d'octubre.
- ✓ Controls coordinats de la *Cornisa Cantàbrica*, a realitzar el 22 de gener, 11 de febrer, 3 de març, 16 d'abril, 14 de maig, 8 de juny, 2 de juliol, 16 de setembre, 15 d'octubre, 5 de novembre i 15 de desembre.

❖ Controls coordinats generals amb participació de totes les Comunitats Autònomes, a realitzar:

- ✓ 27 de gener, 19 de febrer, 24 de març, 29 d'abril, 27 de maig, 17 de juny, 13 de juliol, 29 de setembre, 27 d'octubre, 17 de novembre i 1 de desembre.