



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

PARTE A: REGLAMENTO CE Nº 561/2006 TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO.

1.- ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL REGLAMENTO (CE) Nº 561/2006

1.1- Se aplicará al transporte por carretera

1.2.- Se aplicará, con independencia del país en que esté matriculado el vehículo, al transporte por carretera que se efectúe:

1.3.- No se aplicará a las operaciones de transporte internacional por carretera que se efectúen en parte en algún lugar fuera de las zonas descritas en 1.2, a las que se aplicará el AETR

1.4.- Operaciones de transporte internacionales según artículo 2 del Reglamento CE 561/2006.

1.4.1 Operación de transporte realizado exclusivamente en la UE.

1.4.2 Operación de transporte internacional realizado por un vehículo matriculado en un tercer país

1.4.3 Ejemplo operación vehículo tercer país no AETR

1.4.4 Ejemplo de empresa del RU (país tercero con Acuerdo específico)

1.5 Exenciones

1.5. a) Exenciones al artículo 3 del Reglamento 561

1.5. b) Exenciones del Real Decreto 640/2007

1.5. c) No realizan transporte para el ROTT y no necesitan autorización.

1.6. – Casos de conducciones exentas y no exentas.

1.6.1 Conducciones puras

1.6.2 Conducciones mixtas

1.7. – Desplazamiento para hacerse cargo de un vehículo.

1.8. – Definiciones.

2.- TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

2.1 Conducción diaria

- 2.1.1 Infracciones según Reglamento UE 2016/403, recogidas en el ROTT
- 2.2 Conducción semanal
 - 2.2.1 Infracciones según Reglamento UE 2016/403, recogidas en el ROTT
- 2.3 Conducción bisemanal
 - 2.3.1 Infracciones según Reglamento UE 2016/403, recogidas en el ROTT
- 2.4 Interrupción a la conducción
 - 2.4.1 Caso general
 - 2.4.1.1 Infracciones según Reglamento UE 2016/403, recogidas en el ROTT
 - 2.4.2 Conducción ininterrumpida para el caso excepcional de un único transporte internacional de viajeros
 - 2.4.2.1 Infracciones según Reglamento UE 2016/403, recogidas en el ROTT
 - 2.4.3 Conducción ininterrumpida en Islas (*RD 1082/14*)
- 2.5 descanso diario
 - 2.5.1 Caso general
 - 2.5.1.1 Infracciones según Reglamento UE 2016/403, recogidas en el ROTT
 - 2.5.2 Descanso diario en Islas (*RD 1082/14*)
- 2.6 Descanso semanal
 - 2.6.1 Caso general: inicio del Descanso semanal antes de finalizar los 6 periodos de 24 horas.
 - 2.6.1.1 Infracciones según Reglamento UE 2016/403, recogidas en el ROTT
 - 2.6.2 Inicio del Descanso semanal con posterioridad a los 6 periodos de 24 horas
 - 2.6.2.1 Infracciones según Reglamento UE 2016/403, recogidas en el ROTT: Infracciones por iniciar el descanso semanal después de los 6 periodos de 24 horas
 - 2.6.3 Descanso semanal en transporte internacional de mercancías.
 - 2.6.3.1 Resumen requisitos excepcionalidad
 - 2.6.3.2 Condición adicional contenida en los requisitos de la Vuelta a casa del artículo 8.8 bis, párrafo segundo:
 - 2.6.4 Descanso semanal normal tomado en el vehículo
 - 2.6.4.1 Norma de aplicación: artículo 197.42.6 del ROTT
 - 2.6.4.2 Control en carretera

2.6.5 Descanso semanal cuando el conductor realiza un único servicio discrecional de transporte internacional de viajeros.

2.6.5.1 Infracciones según Reglamento UE 2016/403, recogidas en el ROTT:

2.6.6 Descanso semanal en Islas (*RD 1082/14*)

2.7 - Organización del trabajo de los conductores

2.8 - Interrupciones descanso diario y semanal viaje con vehículo en transbordador o tren

2.9 - Exceder los tiempos de conducción en circunstancias excepcionales para llegada al centro operaciones o residencia del conductor

2.10 - Prelaciones

2.11 - Atenuantes

2.12 - Inmovilizaciones.

2.13 - Caso particular del transporte de abejas:

PARTE B REGLAMENTO UE 165/2014 TACÓGRAFO EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA

3.- ÁMBITO DE APLICACIÓN

4.- DISPOSICIONES RELATIVAS A LA UTILIZACIÓN DE LOS TACÓGRADOS, INSERCIÓN DEL DISCO DIAGRAMA U HOJA DE REGISTRO, TARJETA DE CONDUCTOR Y ANOTACIONES MANUALES.

4.1 - Obligaciones del conductor.

4.2 - Forma de utilización del tacógrafo por el conductor

4.3 - Caso particular de uso del tacógrafo en actividades exentas en transportes regulares de hasta 50 kilómetros.

A - La función «out of scope» en el caso de un tacógrafo digital:

B - La función «out of scope» en el caso de un tacógrafo analógico

4.4 - Justificación cuando se ha conducido un vehículo excluido del ámbito de aplicación del reglamento (ce) nº 561/2006.

4.5 - Justificación de bajas por enfermedad, vacaciones u otros motivos.

4.5.1 Justificación de las casillas del antiguo certificado de actividades:

5.- DOCUMENTACIÓN QUE DEBE APORTARSE POR EL CONDUCTOR EN UN CONTROL EN CARRETERA.

6. INFRACCIONES POR INCUMPLIMIENTOS R 165/2014

A. *Control de conducciones mixtas.*

1. No llevar insertada la tarjeta del tacógrafo o colocado el disco diagrama

2. Carencia de registros

B. Infracciones contenidas en Anexo III, Directiva 2006/22/CE

C. Infracciones solo en la normativa española LOTT y ROTT

7. ATENUANTES DE INFRACCIÓN DE TACÓGRAFO

8. - INMOVILIZACIONES

8.1. Todas las obligatorias

8.2. Inmovilización por manipulación de los aparatos de control.

9. - CONTROLES EN UN TACÓGRAFO DIGITAL.

9.1- Quien debe efectuar los controles.

9.2- Tarjeta de control.

9.3.- Ausencia de tarjeta de conductor.

9.4.- Verificación de los tiempos de conducción y descanso y papel de impresión.

9.5.- Incidentes y fallos.

9.6.- Confiscación de tarjeta de conductor.

10 - LIMITADOR DE VELOCIDAD.

11 - ARMONIZACIÓN DE LAS ACTUACIONES.

INSTRUCCIÓN CIRCULAR 01/2021

SOBRE TACÓGRAFO Y TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

INTRODUCCIÓN

Desde la elaboración de la Instrucción Circular 1/2010, se intentado dar respuesta a las dudas que surgieron sobre la aplicación del Reglamento CE nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo y del Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera.

Las sucesivas modificaciones de ambos reglamentos obligaron a realizar sucesivas modificaciones de la citada instrucción circular para acompasar su contenido a esas modificaciones.

Posteriormente, a partir de la entrada en vigor y aplicación del Reglamento (UE) nº 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, que derogó el Reglamento (CEE) nº 3821/85, se tuvo que modificar la estructura de la circular para adaptarla a todas las modificaciones efectuadas en la reglamentación comunitaria.

Con la publicación del Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (CE) n. o 561/2006 en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n. o 165/2014 en lo que respecta al posicionamiento mediante tacógrafos, en el Diario Oficial de la Unión Europea el día 31 de julio de 2020, el 20 de agosto de 2020, han entrado en vigor diversas modificaciones a los citados reglamentos.

Visto con perspectiva, se ha hecho necesario modificar la última instrucción Circular 1/2019 por la que se ha elaborado ahora. Se ha dividido la circular en dos partes bien diferenciadas, la parte A, referida exclusivamente al Reglamento CE 561/2006 y la parte B, referida al Reglamento UE 165/2014. Se intenta, por tanto, proporcionar una visión más clara de la aplicación de ambos reglamentos, y de incorporar todas las modificaciones que han entrado en vigor el 21 de agosto de 2020.

Se destacan los cambios respecto a los reglamentos que estaban en vigor. Únicamente se aplicará a partir del 31 de diciembre de 2024 la extensión de los registros del tacógrafo que tiene que aportar el conductor en un control en la carretera, que pasan de 28 a 56 días.

PARTE A: REGLAMENTO CE Nº 561/2006 TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO.

1.- ÁMBITO DE APLICACIÓN

1.1- Se aplicará al transporte por carretera:

a) de mercancías, cuando la masa máxima autorizada de los vehículos, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 3,5 toneladas, o

a bis) de mercancías, a partir del 1 de julio de 2026, en operaciones de transporte internacional o en operaciones de cabotaje, cuando la masa máxima autorizada de los vehículos, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 2,5 toneladas, o

b) de viajeros en vehículos fabricados o adaptados de forma permanente para transportar a más de nueve personas, incluido el conductor, y destinados a tal fin.

A partir del 1 de julio de 2026, el Reglamento (CE) nº 561/2006 se aplica a los transportes realizados en vehículos con MMA superior 2,5 toneladas, únicamente en transporte internacional o en operaciones de cabotaje. Está, por tanto, excluido el transporte nacional realizados por empresas nacionales.

1.2.- Se Aplicará, con independencia del país en que esté matriculado el vehículo, al transporte por carretera que se efectúe:

- a) exclusivamente dentro de la Unión Europea, o
- b) entre la Unión Europea, Suiza y los países contratantes del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo.

1.3.- No se aplicará a las operaciones de transporte internacional por carretera que se efectúen en parte en algún lugar fuera de las zonas descritas en 1.2, a las que se aplicará el AETR:

- a) Vehículos matriculados en la Unión Europea o en país contratante del AETR, **para todo el trayecto.**
- b) Vehículos matriculados en un tercer país que no sea contratante del AETR, **únicamente en el tramo del trayecto que se efectúe** en el territorio de la Unión Europea o de un país que sea contratante del AETR.

En cumplimiento del Artículo 2.3 del Reglamento CE 561/2006, y del acuerdo AETR, los servicios de transporte con origen o destino en un país no perteneciente a la Unión Europea estarán sometidos a las normas del AETR, cualquiera que sea la nacionalidad del vehículo que los realice.

En el caso de los transportes con el Reino Unido, a partir del 1 de enero de 2021, en el acuerdo de salida, especifica las normas sobre tiempos de conducción y descanso, tacógrafo e instalación y uso de estos, que coinciden con lo dispuesto en los Reglamentos 561/2006 y 165/2014. En el caso de un transporte entre Reino Unido y la UE, o en tránsito por la UE, que incluya parte del trayecto en un tercer país, se aplicará el AETR a todo el trayecto.

Los países contratantes del AETR, diferentes de los 27 países comunitarios, a partir del 1 de enero de 2021, son:

Albania, Andorra, Armenia, Azerbaiyán, Bielorrusia, Bosnia-Herzegovina, Kazajstán, Liechtenstein, Moldavia, Mónaco, Montenegro, Reino Unido, Federación Rusa, San Marino,

Serbia, Suiza, La ex República Yugoslava de Macedonia, Turquía, Turkmenistán, Ucrania y Uzbekistán.

Marruecos es un ejemplo de un país no signatario del AETR. En particular, a un transporte proveniente de Marruecos, realizado con un vehículo matriculado en Marruecos, con destino Bielorrusia, se aplicará el AETR para el trayecto desde la entrada en la UE, España, por ejemplo, al lugar de destino en Bielorrusia. Si el vehículo estuviera *matriculado* en un país de la UE o del AETR, por ejemplo, matriculado en Francia, se aplicará el AETR desde el lugar de Marruecos inicio del transporte hasta el lugar final de destino en Bielorrusia.

No obstante, en la Comisión Mixta del Acuerdo España-Marruecos relativo al Transporte Internacional por Carretera de Viajeros y Mercancías entre ambos países, celebrada en Madrid el 18 y 19 de junio de 2012, se acordó, a fin de garantizar la seguridad en carretera, establecer que los conductores de estos vehículos marroquíes, al entrar en España desde Marruecos, tienen la **obligación de justificar**, al menos, **un descanso diario reducido de 9 horas**, efectuado en Marruecos **previamente** a su **entrada en España**, con la presentación de una **hoja de registro** adecuada que cubra las 24 horas que preceden a su entrada en territorio español.

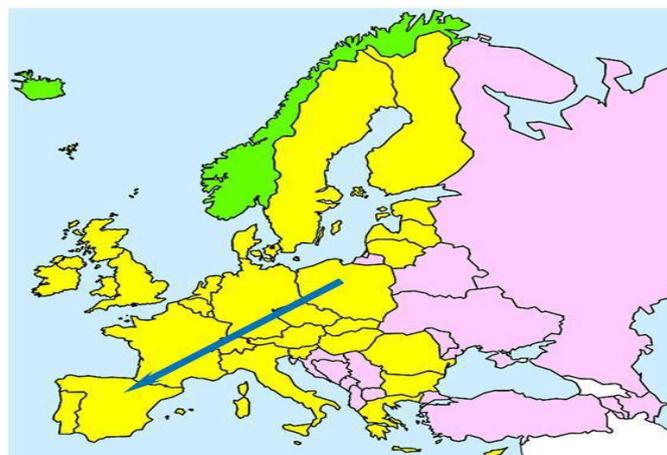
Si estos conductores **no pueden probar** la realización de este descanso antes de su entrada en territorio español, están **obligados a realizar ese tiempo** de descanso reducido en España **nada más pasar la frontera**. El incumplimiento de ese descanso previo, no es sancionable, ya que el R 561/2006 no lo contempla, y es un acuerdo entre países. Únicamente se obligará al conductor a tomarse un descanso de 9 horas en cuanto sea detectada su falta.

1.4.- Operaciones de transportes internacionales según el artículo 2 del Reglamento 561/2006.

Fuente: TRACE Transport Regulators Align Control Enforcement.

1.4.1 Operación de transporte realizado exclusivamente en la UE:

Conducción de un vehículo matriculado en Polonia en un trayecto de Polonia a España entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006.

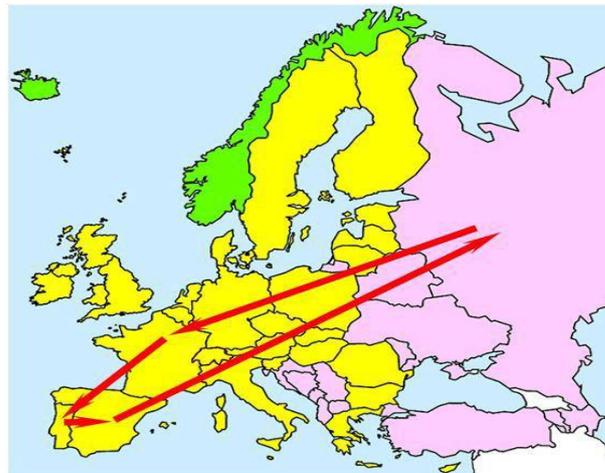


El Reglamento (CE) 561/ 2006, es también de aplicación entre la Comunidad, Suiza y los países que sean parte contratante del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo. Dentro del término UE.

1.4.2 Operación de transporte internacional realizado por un vehículo matriculado en un tercer país:

Se realiza una operación de transporte internacional con origen en Rusia y con múltiples escalas en la UE con un vehículo matriculado en Rusia por una empresa rusa. En este caso se debe respetar todo lo dispuesto en el AETR.

El trayecto descrito tiene origen en Rusia, transportando mercancías a Francia, Portugal y España. Carga en España otras mercancías para transportarlas directamente a Rusia.

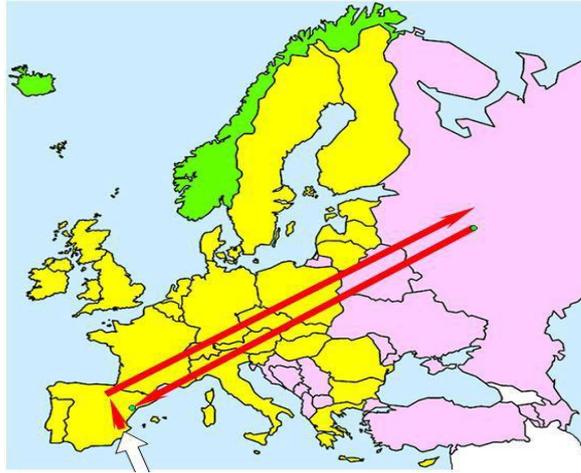


Se entiende que son descargas parciales de mercancías que forman parte de una única operación de transporte.

En el caso de España, el Acuerdo Bilateral de Transporte Internacional por Carretera, no permite la realización de transporte triangular. Por tanto no se podrá realizar el Transporte con origen Portugal y destino España por un transportista ruso.

En el caso de la operación origen Francia y destino Portugal, si esta operación triangular estuviera autorizada por los Acuerdos Internacionales entre Rusia y esos países, la operación en tránsito por España puede realizarse y le sería de aplicación directa el Reglamento 561/2006.

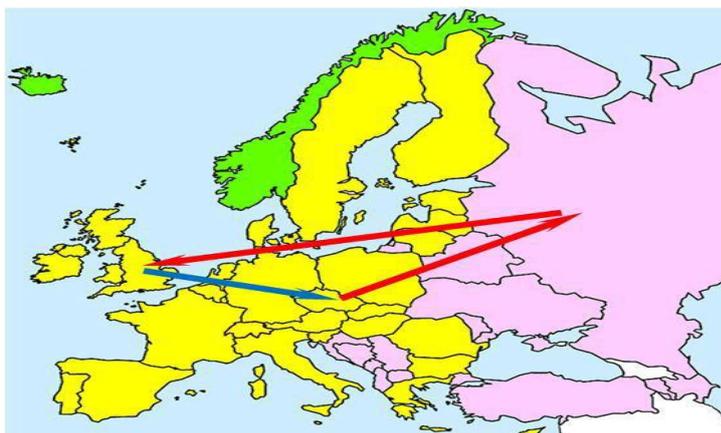
1.4.3 Ejemplo operación vehículo tercer país no AETR: un vehículo matriculado en Marruecos (un país «tercero» no AETR) deberá respetar las normas AETR cuando viaje a la UE o la atraviese en tránsito desde su entrada a la UE o a un país signatario del AETR.



En el caso del gráfico, el vehículo ingresa en la UE en España. Según el Acuerdo alcanzado entre España y Marruecos, el conductor está obligado a justificar, al menos, un descanso diario reducido de 9 horas, efectuado en Marruecos previamente a su entrada en España. En el caso de no poder justificar ese descanso, el conductor realizará el mismo nada más pasar la frontera.

El cumplimiento de ese descanso mejora la seguridad vial en la Unión Europea.

1.4.4 Ejemplo de empresa del RU (país tercero con Acuerdo específico): un camión matriculado en el Reino Unido (conductor único) realiza una entrega en la República Checa: se aplica el Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, aprobado el 30 de diciembre de 2020. A continuación, se traslada a Rusia para recoger una carga para entregarla en el Reino Unido: se aplican las normas AETR.



1.5 Exenciones:

El artículo 3 del Reglamento 561/2006, establece una serie de vehículos a los que no se le aplica el mismo.

Por otro lado, el Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, establece en su artículo 2, que de acuerdo al artículo 3.2 del Reglamento 3821/85 (artículo 3.2 Reglamento UE 165/2014) y al artículo 13.1 del Reglamento 561/2006, no será obligatorio el cumplimiento de las obligaciones impuestas en los referidos Reglamentos en relación con la instalación y uso del tacógrafo y los tiempos de conducción y descanso de los conductores en una serie de transportes que relaciona.

De conformidad con lo anteriormente expuesto, para que un vehículo o tipo de transporte no esté obligado al uso de tacógrafo y al cumplimiento de las normas sobre tiempos de conducción y descanso han de, o bien, no estar incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 561/2006, o tratarse de alguno de los transportes que enumera en el referido artículo 3, o, sino, poderse incluir en alguno de los supuestos de excepción regulados en el citado artículo 2 del Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo.

Todo ello sin perjuicio de lo establecido en el artículo 3 del Real Decreto 640/2007 en el que se dice que las excepciones al uso e instalación del tacógrafo no afectarán al cumplimiento de las obligaciones señaladas en la reglamentación vigente en materia de instalación y revisión periódica del tacógrafo en el caso de los vehículos que se encuentren obligados a instalar y utilizar dispositivos de limitación de velocidad, de conformidad con el Real Decreto 1417/2005, de 25 de noviembre, por el que se regula la utilización y comprobación del funcionamiento de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos, cuando la señal de velocidad de dichos dispositivos proceda del tacógrafo.

1.5. a) Exenciones al artículo 3 del Reglamento 561:

El Reglamento (CE) nº 561/2006 no se aplicará al transporte por carretera efectuado mediante:

- a) vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuando el trayecto del servicio de que se trate no supere los 50 kilómetros;
- a bis) vehículos o conjuntos de vehículos con una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados a efectos de:
 - i) transporte de materiales, equipos o maquinaria para uso del conductor en el ejercicio de su profesión, o
 - ii) entrega de mercancías producidas artesanalmente, únicamente en un radio de 100 kilómetros desde el centro de operaciones de la empresa, y a condición de que la conducción del vehículo no constituya la actividad principal del conductor y el transporte no se realice por cuenta ajena;
- b) vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora;
- b bis) vehículos con una masa máxima autorizada, incluido cualquier remolque o semirremolque, superior a 2,5 pero que no exceda de 3,5 toneladas, utilizados para el transporte de mercancías, cuando el transporte no se realice por cuenta ajena

sino por cuenta de la empresa o del conductor y cuando la conducción del vehículo no constituya la actividad principal de la persona que conduce el vehículo;

Obviamente, esta exención se aplicará a partir del 1 de julio de 2026, para los vehículos que realicen las operaciones previstas en el Artículo 1.1 a bis). Hasta esa fecha el Reglamento 561/2006 no se les aplica.

- c) vehículos adquiridos o alquilados sin conductor por las fuerzas armadas, la defensa civil, los cuerpos de bomberos y las fuerzas responsables del mantenimiento del orden público, cuando el transporte se realice como consecuencia de la función propia encomendada a estos cuerpos y bajo su responsabilidad;
- d) vehículos, incluidos los vehículos utilizados para el transporte no comercial de ayuda humanitaria, utilizados en casos de urgencia o destinados a operaciones de salvamento;
- e) vehículos especiales utilizados con fines médicos;
- f) vehículos especializados en la reparación de averías cuyo radio de acción sea de 100 kilómetros alrededor de su centro de explotación;

Según la Sentencia del tribunal de Justicia de la UE, de 21 de mayo de 1987, sobre el asunto 79/86, “el término vehículo especializado en reparación de averías”, se refiere a un vehículo cuya fabricación, equipo u otras características permanentes le destinan a ser usado primordialmente para recoger vehículos recientemente accidentados o inmovilizados por alguna avería mecánica. Ese vehículo está exceptuado de cumplir el Reglamento 561/2006, cualquiera que sea el uso efectivo que de él haga su propietario.

- g) vehículos que se sometan a pruebas en carretera con fines de mejora técnica, reparación o conservación y vehículos nuevos o transformados que aún no se hayan puesto en circulación;
- h) vehículos o conjuntos de vehículos de una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados para el transporte no comercial de mercancías;
- i) vehículos comerciales que se consideren históricos con arreglo a la legislación del Estado miembro en el que circulan y que se utilicen para el transporte no comercial de viajeros o mercancías.

El apartado f) del Reglamento (CE) nº 561/2006, excluye a los vehículos especializados en la reparación de averías cuyo radio de acción sea de 100 kilómetros alrededor de su centro de explotación. Esta disposición añade una referencia al radio de acción, lo que supone una mejora respecto a la situación anterior. La distancia se medirá en línea recta. Para determinar el centro de explotación se tomará en consideración la residencia de la empresa que figure

en la tarjeta de transporte, en el permiso de circulación del vehículo o en otra documentación que acredite la existencia de un centro de explotación distinto a los anteriores. Se permitirá que lleven todo tipo de vehículos, así como otras mercancías, en cumplimiento de la sentencia del Tribunal de Justicia de la UE, de 21 de mayo de 1987, sobre el asunto 79/86.

Si encontramos un vehículo de las características del artículo 3.f del Reglamento 561/2006 (vehículos de asistencia en carretera), fuera del radio de 100 Km habrá que solicitarle los discos diagrama o tarjeta de conductor de ese día, y en su caso, los que hicieran falta para llegar al punto donde se encuentra en relación con su centro de explotación, pero no se deben solicitar los de periodos anteriores del conductor porque por regla general estos vehículos suelen hacer servicios de muy corto recorrido. El control se centrará básicamente en las actividades que realiza el día que está sometido al cumplimiento del Reglamento 561/2006 pero no de los días anteriores.

1.5. b) Exenciones del Real Decreto 640/2007.

Además de estas excepciones, el REAL DECRETO 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera, en uso de la habilitación contenida en los artículos 3.2 del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 y 13.1 del Reglamento (CE) n.º 561/2006, dispone que no será obligatorio en España el cumplimiento de las obligaciones impuestas en los referidos Reglamentos en relación con la instalación y uso del tacógrafo y los tiempos de conducción y descanso de los conductores, durante la realización de los siguientes transportes:

- a) Transportes oficiales, definidos en el artículo 105 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- b) Transportes que tengan por objeto la recogida y entrega de envíos postales en el marco del servicio postal universal por proveedores de dicho servicio, siempre que la masa máxima autorizada del vehículo utilizado, incluida en su caso la de los remolques y semirremolques, no sea superior a 7,5 toneladas, el transporte se desarrolle íntegramente dentro de un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo, y la conducción de vehículos no constituya la actividad principal del conductor, cuya categoría profesional habrá de ser la correspondiente a quienes se encargan de la recogida y reparto de la correspondencia postal.
- c) Transportes realizados en vehículos exclusivamente dedicados a la prestación de los servicios de alcantarillado, protección contra las inundaciones, abastecimiento de agua, mantenimiento de las redes de gas y electricidad, mantenimiento y conservación de carreteras, recogida de basura a domicilio, telégrafos y teléfonos, teledifusión y radiodifusión y detección de receptores y transmisores de radio y televisión.
- d) Transportes realizados para la eliminación de residuos de carácter urbano íntegramente comprendidos en un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo.

Con fecha 18 de marzo de 2011, la Comisión de la U.E. ha publicado una corrección de errores del apartado h) del artículo 13 de Reglamento 561/2006, indicando que:

Donde dice:

”de recogida de basuras a domicilio y de eliminación de residuos”

Debe decir:

“de recogida y eliminación de residuos domésticos a domicilio”

En consecuencia, el artículo 2 apartado d) del R. D. 640/2007, debe interpretarse en el sentido de que solo los transportes realizados con vehículos dedicados a la recogida y eliminación de **residuos domésticos a domicilio**, están exentos del cumplimiento de lo establecido en los artículos 5 a 9 del R^o 561/2009, de 15 de marzo.

El artículo 3 b) de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados que deroga la Ley 10/1998, de 21 de abril. Define los residuos domésticos y los comerciales.

«Residuos domésticos»: residuos generados en los **hogares** como consecuencia de las actividades domésticas. Se consideran **también** residuos domésticos los **similares** a los anteriores **generados en servicios e industrias**.

Se incluyen también en esta categoría los residuos que se generan en los hogares de aparatos eléctricos y electrónicos, ropa, pilas, acumuladores, muebles y enseres, así como los residuos y escombros procedentes de obras menores de construcción y reparación domiciliaria.

Tendrán la consideración de residuos domésticos los residuos procedentes de limpieza de vías públicas, zonas verdes, áreas recreativas y playas, los animales domésticos muertos y los vehículos abandonados.

«Residuos comerciales»: residuos generados por la actividad propia del comercio, al por mayor y al por menor, de los servicios de restauración y bares, de las oficinas y de los mercados, así como del resto del sector servicios.

Hay que tener que la nueva Ley lo es de gestión de residuos y no así del transporte de los mismos, encomendando el cumplimiento de la normativa de transporte que le sea aplicable. Así, siguiendo la lógica expuesta en la definición de residuos domésticos y, única y exclusivamente, en el ámbito del transporte, los residuos comerciales similares a todos los incluidos en la anterior definición se encontrarán también incluidos ya que estos residuos son los mismos y, obviamente, no se realizan recogidas diferentes dependiendo de un origen o de otro.

A la hora de la aplicación de esta excepción, bastará con probar que se transportan estos residuos.

NOTA: la recogida de basura a domicilio está sujeta a la excepción c) anterior, por lo que no se le aplica el límite de los 50 km.

- e) Transportes de mercancías de carácter privado complementario realizados en el marco de su propia actividad empresarial por empresas agrícolas, hortícolas, forestales, ganaderas o pesqueras, que se desarrollen íntegramente en un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa. (Modificado por RD 1082/2014)
- f) Transportes de carácter privado complementario realizados mediante la utilización de tractores agrícolas o forestales en el desarrollo de una actividad agrícola o radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo.
- g) Transportes de recogida de leche en las granjas o que tengan por objeto llevar a éstas, recipientes de leche o productos lácteos destinados a la alimentación del ganado, siempre que se desarrollen íntegramente en un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo.
- h) Transporte de animales vivos entre granjas y mercados locales, entre mercados y mataderos locales o entre granjas y matadero locales, siempre que la distancia en línea recta entre origen y destino del transporte no sea superior a 50 kilómetros.
- i) Transportes de carácter privado complementario de material de circo y atracciones de feria realizados en vehículos especialmente acondicionados para ello.
- j) Traslado de exposiciones móviles instaladas a bordo de vehículos especialmente acondicionados y equipados para ello y cuya finalidad principal sea su utilización con fines educativos cuando el vehículo se encuentre estacionado.
- k) Transportes de fondos u objetos de valor en vehículos especialmente acondicionados y equipados para ello.
- l) Transportes realizados en el desarrollo de cursos destinados al aprendizaje de la conducción o a la obtención del permiso de conducir o del certificado de aptitud profesional de los conductores mediante la utilización de vehículos especialmente equipados para ello, sin perjuicio de lo establecido en el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores y en el Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores.
- m) Transportes de mercancías realizados mediante vehículos propulsados por electricidad o gas natural o licuado, cuya masa máxima autorizada, incluida en su caso la de los remolques o semirremolques, no sea superior a 7,5 toneladas, siempre que se desarrollen íntegramente en un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo.
- n) Esta exención ha desaparecido, en cumplimiento de la redacción dada para el Artículo 13, letra d) por el Artículo 45 del Reglamento CE nº 165/2014. En su lugar se ha

añadido la letra a bis) al artículo 3 del Reglamento 561/2006, ya recogida anteriormente.

- o) Transportes realizados por vehículos exclusivamente dedicados a la prestación de servicios que se desarrollen íntegramente en recintos cerrados dedicados a actividades distintas del transporte por carretera, tales como puertos, aeropuertos y estaciones ferroviarias.
- p) Transportes íntegramente desarrollados en islas cuya superficie no supere los 250 kilómetros cuadrados, siempre que éstas no se encuentren unidas al territorio peninsular por ningún puente, vado o túnel cuyo uso esté abierto a los vehículos de motor. (Redacción dada por el Real Decreto 1163/2009 de 10 de julio).

Todas las excepciones contempladas se extenderán a los recorridos en vacío que los vehículos hayan de realizar necesariamente como antecedente o consecuencia de la realización de uno de los transportes a los que dichas excepciones se encuentren referidas.

Con la publicación del Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, antes citado, se ha modificado un punto del párrafo 1 del Artículo 13, del Reglamento 561/2006 y se han añadido dos nuevos casos.

Para su aplicación es necesaria la modificación del RD 640/2007. Las modificaciones son:

- e) vehículos que operen exclusivamente en islas o regiones aisladas del resto del territorio nacional con una superficie no superior a 2.300 kilómetros cuadrados y que no estén conectadas al resto del territorio nacional por un puente, vado o túnel abierto a los vehículos de motor, ni linden con ningún otro Estado miembro; (modificación)
- q) vehículos o conjuntos de vehículos que transporten maquinaria de construcción para una empresa de construcción dentro de un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de operaciones de la empresa, siempre que la conducción de los vehículos no constituya la actividad principal del conductor; (nuevo)
- r) vehículos usados para transportar hormigón pre-amasado. (nuevo)

1.5. c) No realizan transporte para el ROTT y no necesitan autorización.

También estarán exentos del cumplimiento de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y sobre el uso del tacógrafo **los vehículos que lleven unidos de forma permanente máquinas o instrumentos**, tales como los destinados a grupos electrógenos, grúas de elevación, equipos de sondeo, etc., constituyendo dichas máquinas o instrumentos

el uso exclusivo del vehículo, al no necesitar estar amparados por autorización de transporte, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 33.2 del ROTT.

En el TRACE antes citado, también se aclara que el vehículo debe estar destinado al transporte de mercancías o pasajeros, y utilizarse normalmente para tal fin. De esta forma, por ejemplo, una grúa móvil o una hormigonera (que no transporte hormigón) quedarán inmediatamente excluidas del ámbito de aplicación.



Como ejemplo de operaciones que pueden considerarse no incluidas dentro de la aplicación del Reglamento, a raíz de una carta enviada a Leaseurope por la Comisión Europea, se ha recomendado que la conducción de vehículos para el transporte de mercancías y pasajeros quede excluida del ámbito del Reglamento (CE) nº 561/2006 cuando el conductor nunca realice actividades de transporte de mercancías o pasajeros como parte de su trabajo.

Obviamente, este criterio no se refiere a los conductores de las actividades incluidas en los apartados a bis) y b bis) del artículo 3, ni a las excepciones que al amparo del artículo 13 hayan utilizado los países miembros. En el caso de España los puntos b), c) y d) del artículo 2, del Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo.

España respeta los criterios de dicha carta, por lo que se considera excluida del ámbito del reglamento las conducciones realizadas por:

- los conductores contratados por las empresas de alquiler de vehículos para recoger y entregar, conduciendo por carretera, vehículos vacíos o para desplazar vehículos entre establecimientos de alquiler locales,
- los mecánicos y técnicos que pueden recoger y entregar vehículos vacíos para su reparación o llevar vehículos vacíos a la inspección anual.

1.6. – Casos de conducciones exentas y no exentas.

El reglamento 561/2006, dispone su no aplicación a determinadas operaciones de transporte contenidas en su artículo 3. El Reglamento 165/2014 establece en el apartado 1, del artículo 3, que se instalará y utilizará un tacógrafo a bordo de los vehículos matriculados en un Estado

miembro que se destinen al transporte por carretera de viajeros o mercancías y estén incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006.

Es decir, los vehículos que realicen únicamente las operaciones del artículo 3 del Reglamento 561/2006, no están obligados a llevar instalado el tacógrafo, véase un autobús urbano. Tampoco están obligados a la instalación del tacógrafo los vehículos únicamente utilizados en las excepciones contenidas en el RD 640/2007, en virtud del artículo 13 del Reglamento 561/2006.

Los vehículos que realizan operaciones incluidas dentro del ámbito de aplicación del Reglamento 561/2006, siempre llevan instalado un tacógrafo, tacógrafo que tiene que ser utilizado según se recoge en el artículo 34, del Reglamento 165/2014.

1.6.1 Conducciones puras:

Se producen cuando un conductor únicamente conduce en operaciones exentas o exceptuadas.

Es el único caso en que no se aplica a esos transportes ni el Reglamento 561/2006 ni el Reglamento 165/2014.

Sin embargo, sí es de aplicación a los conductores la Directiva 2002/15/CE relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera, traspuesta al ordenamiento jurídico español por el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo (modificado específicamente para el sector por el Real Decreto 902/2007, de 6 de julio) de los trabajadores por cuenta ajena y por el Real Decreto 128/2013, de 22 de febrero, regula el tiempo de trabajo de los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera.

1.6.2 Conducciones mixtas:

Se producen cuando un conductor conduce en operaciones exentas o excepcionadas y en operaciones incluidas dentro del ámbito de aplicación del Reglamento.

Por ejemplo, en el caso del artículo 3 a), servicios regulares inferiores a 50 km, si el conductor solo conduce estos servicios y nada más que estos, nos encontramos con un supuesto puro. Pero también, el conductor puede realizar conducciones en transportes sujetos al reglamento y en estos casos sí realiza conducciones mixtas. El problema consiste, en general, en la forma en que se contabilizan estas conducciones, realizadas en servicios exentos que tiene la consideración de “otro trabajo” y que se producen simultáneamente con las conducciones y los descansos de actividades obviamente no exentas.

Este tipo de conducciones mezclan, tanto cualquiera de las que se incluyen en el artículo 3 del reglamento, como las excepciones del incluidas en el RD 640/2007, con conducciones sujetas al Reglamento 561/2006.

Siempre que se realicen conducciones sujetas al Reglamento 561/2006 con las conducciones sujetas a las exenciones o con las excepciones, estas últimas tienen la consideración de “**otros trabajos**”, y afectarán, por tanto, a los descansos obligatorios del conductor. Los

descansos que se pueden ver afectados serán los diarios y los semanales, que nos marcan los horizontes temporales donde se producen estas condiciones.

Como posibles tipos de conducciones mixtas, nos encontraremos con:

- Conducción durante la semana de servicios de transporte exentos y/o excepcionados, con servicios no exentos realizados los fines de semana, por ejemplo, de viajeros regulares inferiores a 50 km (regular especial, por ejemplo) y fin de semana realización de servicio discrecional: **Afecta al descanso semanal.**
- Conducción durante la semana de servicios exentos y no exentos indiscriminadamente. Afectarán a los **descansos semanales** y también a **los descansos diarios.**
- Realización en un mismo día de conducciones exentas y no exentas. En este caso las conducciones exentas afectan al descanso diario y pueden afectar al semanal. Por ejemplo, realización de un servicio regular de menos de 50 km y un servicio discrecional:

El conductor está obligado a efectuar las correspondientes entradas manuales en el tacógrafo. En el caso de estos servicios regulares, el conductor deberá registrar el tiempo conducido en dicho servicio regular como «otros trabajos», utilizando la función «fuera de ámbito», función «out».

Aunque el caso de las conducciones del apartado a) del artículo 3, se haya elegido ejemplo, la mecánica expuesta es aplicable a todos los apartados del artículo 3 del reglamento 561/2006 y a las excepciones del Real Decreto 640/2007.

1. 7. Desplazamiento para hacerse cargo de un vehículo.

Pues bien, existe el caso de como registrar el tiempo de viaje de un conductor hasta un lugar que no es el lugar habitual para hacerse cargo o ceder el control de un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006.

Existen varias sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, casos 124/09, que aclara, a su vez, el concepto de centro de operaciones de la sentencia del caso C-297/99, que obligaba al conductor a registrar como “**otros trabajos**” los periodos empleados en los desplazamientos necesarios para hacerse cargo de un vehículo obligado a instalar y utilizar un tacógrafo en un domicilio distinto al del conductor o del centro de operaciones del empresario.

Esto ha dado lugar a que la Comisión Europea, publicara la **Nota orientativa 2**.

Según dicha Nota, de acuerdo con el artículo 9, apartados 2 y 3, del Reglamento 561/2006:

- cualquier tiempo utilizado por un conductor en viajar a un lugar, o desde un lugar, que no sea el domicilio del conductor ni en el centro de operaciones del empleador y en el que se supone que el conductor va a hacerse cargo o a dejar un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento, independientemente de que el empleador le haya dado instrucciones sobre cuándo y de qué manera viajar o de que haya dejado elegir al conductor,

no se considerará como «descanso» o «pausa» (deberá ser registrado como «disponibilidad» u «otro trabajo», dependiendo de la legislación nacional del Estado miembro), excepto cuando el conductor se encuentre en un ferry o tren y tenga acceso a una cabina para dormir, cama o litera;

y

- cualquier tiempo utilizado por un conductor en conducir un vehículo no comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento hasta o desde un lugar, que no sea el domicilio del conductor ni en el centro de operaciones del empleador y en el que se supone que el conductor va a hacerse cargo o a dejar un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento, se considerará como «otro trabajo».

[No afecta a la conducción, pero sí afecta a los descansos diarios o semanales]

1. 8 Definiciones.

El artículo 4 del Reglamento 561/2006, contiene todas las definiciones de los conceptos que se aplican a las operaciones sujetas. Las definiciones contenidas en el artículo son también incorporadas al Reglamento 165/2014, por el apartado 1 de su artículo 2.

No se van a recoger las definiciones, porque pueden ser consultadas en el Reglamento.

2. TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

Se denomina período de conducción, al tiempo de conducción acumulado desde el momento en que un conductor empieza a conducir tras un período de descanso o una pausa hasta que toma un período de descanso o una pausa. El período de conducción puede ser continuado o interrumpido.

Por descanso, se entiende cualquier período ininterrumpido durante el cual un conductor pueda disponer libremente de su tiempo.

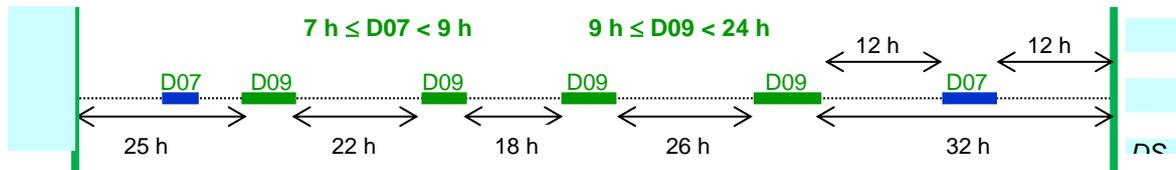
Pausa será cualquier período durante el cual un conductor no pueda llevar a cabo ninguna actividad de conducción u otro trabajo y que sirva exclusivamente para su reposo;

2.1 Conducción diaria.

Se considera tiempo diario de conducción, el tiempo acumulado total de conducción entre el final de un período de descanso diario y el principio del siguiente período de descanso diario o entre un período de descanso diario y un período de descanso semanal.

Un periodo de conducción diario comienza, con carácter general, con el inicio de la conducción inmediatamente posterior a un descanso reglamentario (diario o semanal) y termina cuando se inicie el siguiente descanso reglamentario, o de un descanso continuado de al menos 7 horas en caso de infracción de descanso diario, para evitar que un periodo de conducción sea excesivamente largo, independientemente de que hayan transcurrido o no 24 horas desde el inicio.

El tiempo diario de conducción no será superior a nueve horas, aunque puede ampliarse como máximo hasta 10 horas no más de dos veces por semana.



El tiempo diario de conducción no será superior a nueve horas, aunque puede ampliarse como máximo hasta 10 horas no más de dos veces por semana.

El cuadro muestra los posibles descansos diarios (D09 o D07) que pueden encontrarse en el periodo entre dos descansos semanales contiguos, periodo que no tiene por qué coincidir con la semana natural. Los descansos se toman como referencia para saber dónde comienza y termina la jornada de trabajo del conductor, pero no significan necesariamente que solo se realice conducción en los periodos entre descansos.

Se calculan los excesos de conducción sobre 10 o sobre 9 horas dependiendo de la conducción que le corresponda o haya elegido efectuar (9 horas diarias, pudiendo alcanzar 10 horas dos veces por semana natural).

A estos efectos, un período de conducción diaria que se inicie al final de una semana y se extienda hasta el principio de la siguiente, se considerará, en principio, en la semana en la que se inicia.

En todo caso, siempre se buscará la opción más favorable para el conductor, que consistirá, en general, en efectuar el cálculo sobre 10 horas respecto del período de conducción más amplio. Para ello se ordenan las conducciones de mayor a menor y el exceso de las dos conducciones mayores se calcula sobre 10 horas y las restantes sobre 9 horas.

Hay que hacer constar que, en el caso de realizar la inspección de un tacógrafo digital, los criterios que se han explicado, ya se han incluido en la aplicación de análisis del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2.1.1 Infracciones según Reglamento UE 2016/403, recogidas en el ROTT

A. Muy Grave y conlleva Pérdida de Honorabilidad Directa: LIMG

Artículo 197.42.1 ROTT (140.37.1 LOTT; grupo 1, apartados 4 y 7 Reglamento UE 2016/403)

El exceso igual o superior al 50 por ciento en los tiempos máximos de conducción diaria sin hacer una pausa o descanso de cuatro horas y media como mínimo.

Se ha producido un cambio respecto a la situación anterior, se requiere adicionalmente que no se haya producido en ese periodo una pausa o un descanso de 4 horas y media.

En el caso de presentar un exceso igual o superior al 50% únicamente, la infracción será Muy Grave, pero sin conllevar pérdida de honorabilidad directa.

Según el Reglamento 2016/403, se incluye en una nueva categoría **LIMG: La Infracción Más Grave**.

B. Muy Grave y no conlleva Pérdida de Honorabilidad Directa: IMG

Artículo 197.42.3 ROTT (grupo 1, apartados 3 y 6 Reglamento UE 2016/403)

El exceso igual o superior a dos horas en los tiempos máximos de conducción diaria, salvo que deba calificarse conforme a lo dispuesto en el apartado 42.1.

C. Graves: IG

Artículo 198.28.2 ROTT (141.24.2 LOTT; grupo 1, apartados 2 y 5 Reglamento UE 2016/403)

El exceso igual o superior a una hora e inferior a dos horas en los tiempos máximos de conducción diaria.

D. Leves:

Artículo 199.18 ROTT (142.17 LOTT)

Todo exceso en los tiempos máximos de conducción, así como la disminución de los períodos de descanso, salvo que deba reputarse infracción grave o muy grave de conformidad con lo dispuesto en los artículos 198.28 o 197.42.

Infracciones sobre 9 horas

TIPO INFRACCIÓN POR NIVEL DE GRAVEDAD			
LIMG	IMG	IG	LEVE
PCD \geq 13 h 30 y sin pausa/descanso	PCD \geq 11 h	10 h \leq PCD < 11 h	PCD < 10 H

Infracciones sobre 10 horas

TIPO INFRACCIÓN POR NIVEL DE GRAVEDAD			
LIMG	IMG	IG	LEVE
PCD \geq 15 h y sin pausa/descanso	PCD \geq 12 h	11 h \leq PCD < 12 h	PCD < 11 H

PCD: periodo de conducción diario

LIMG: según aparece

2.2 Conducción semanal.

El tiempo acumulado total de conducción durante una semana (es decir, entre las 00:00 horas del lunes y las 24:00 del domingo).

Se contabilizará desde las 0 horas de un lunes hasta las 24 horas del domingo, y se computarán los excesos sobre 56 horas de conducción máxima.

En caso de que exista un período de conducción diario entre dos semanas, computará a la conducción semanal de una semana cualquiera las conducciones que tengan lugar en esa semana. Es decir, si por ejemplo se realiza una conducción entre las 20:00 del domingo, hasta las 23:30, seguida de una pausa de 1 hora y se continúa conduciendo desde las 00:30 hasta las 4:30, etc., las primeras 3 horas 30 minutos de conducción computan en la conducción semanal de la semana primera, mientras que las 4 horas de conducción entre las 0:30 y las 4:30 computarían a la siguiente semana.

2.2.1 Infracciones según Reglamento UE 2016/403, recogidas en el ROTT

A. Muy Grave y conlleva Pérdida de Honorabilidad Directa: LIMG

Artículo 197.42.2 ROTT (Art. 140.37.2 LOTT; grupo 1, apartado 10 Reglamento UE 2016/403)

Superación del tiempo semanal de conducción en un 25% o más

No ha variado

B. Muy Graves y no conlleva Pérdida de Honorabilidad Directa: IMG

Artículo 197.42.7 ROTT (grupo 1, apartado 9 Reglamento UE 2016/403)

La conducción de sesenta y cinco o más horas, sin superar las setenta, en los tiempos máximos de conducción semanal.

Es nuevo y supone dividir el anterior tramo de las infracciones graves en dos.

C. Graves: IG

Artículo 198.42.7 ROTT (grupo 1, apartado 8 Reglamento UE 2016/403)

El exceso superior a sesenta horas, sin superar sesenta y cinco, en el tiempo máximo de conducción semanal.

Es nuevo y es consecuencia de la división del tramo de las infracciones graves en dos.

D. Leves:

Artículo 199.18 ROTT (142.17 LOTT)

TIPO INFRACCIÓN POR NIVEL DE GRAVEDAD
--

LIMG	IMG	IG	LEVE
PCS ≥ 70 h	65 h ≤ PCS < 70 h	60 h ≤ PCS < 65 h	PCS < 60 H

PCS: periodo de conducción semanal

2.3 Conducción bisemanal.

El tiempo de conducción total acumulado durante dos semanas, es decir, entre las 00:00 horas del lunes hasta las 24:00 del domingo de la semana siguiente.

Los periodos bisemanales se solapan entre sí, es decir, el inicio de un periodo bisemanal comienza todos los lunes a las cero horas.

Se computan como infracción todos los excesos por encima de 90 horas. Se deben analizar todos los periodos posibles entre cada dos semanas consecutivas.

Si en dos periodos bisemanales consecutivos en ambos se detectara una infracción se pondría únicamente la más grave de las dos. Es decir, se compara la semana 1 con la semana 2, luego la semana 2 con la semana 3, la 3ª con la cuarta, y así sucesivamente.

2.3.1 Infracciones según Reglamento UE 2016/403, recogidas en el ROTT

A. Muy Grave y conlleva Pérdida de Honorabilidad Directa: LIMG

Superación del tiempo semanal de conducción en un 25% o más

Artículo 197.42.2 ROTT (Art. 140.37.2 LOTT; grupo 1, apartado 13 Reglamento UE 2016/403)

No ha variado

B. Muy Graves y no conlleva Pérdida de Honorabilidad Directa: IMG

Artículo 197.42.7 ROTT (grupo 1, apartado 12 Reglamento UE 2016/403)

La conducción de ciento cinco o más horas, sin superar el ciento doce y media, en los tiempos máximos de conducción bisemanal.

Es nuevo y supone dividir el anterior tramo de las infracciones graves en dos.

C. Graves: IG

Artículo 198.28.1 ROTT (grupo 1, apartado 11 Reglamento UE 2016/403)

El exceso superior a cien horas, sin superar ciento cinco, en el tiempo máximo de conducción bisemanal.

Es nuevo y es consecuencia de la división del tramo de las infracciones graves en dos.

D. Leves:

Artículo 199.18 ROTT (142.17 LOTT)

TIPO INFRACCIÓN POR NIVEL DE GRAVEDAD			
LIMG	IMG	IG	LEVE
PCB \geq 112 h 30	105 h \leq PCB < 112 h 30	100 h \leq PCB < 105 h	PCB < 100 H

PCB: periodo de conducción bisemanal

2.4 Interrupción a la conducción.

2.4.1 Caso general

Tras un período de conducción de cuatro horas y media, el conductor hará una pausa ininterrumpida de al menos 45 minutos, a menos que tome un período de descanso.

Podrá sustituirse dicha pausa por una pausa de al menos 15 minutos seguida de una pausa de al menos 30 minutos, intercaladas en el período de conducción, de forma que se respeten las disposiciones del párrafo primero.

Pausa: cualquier período durante el cual un conductor no pueda llevar a cabo ninguna actividad de conducción u otro trabajo y que sirva exclusivamente para su reposo.

Los tiempos de “otros trabajos” no interrumpen la conducción.

Para el cálculo de los periodos se ha tenido en cuenta la sentencia denominada **sentencia Charlton** que literalmente expresa:

- 1) Los apartados 1 y 2 del artículo 7 del Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, deben interpretarse en el sentido de que prohíben que los conductores incluidos en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento conduzcan de manera ininterrumpida durante más de cuatro horas y media. No obstante, cuando un conductor haya observado una **interrupción de cuarenta y cinco minutos, de una sola vez o mediante varias interrupciones de al menos quince minutos** situadas dentro de o al finalizar un período de cuatro horas y media, debe reiniciarse el cómputo previsto en el apartado 1 del artículo 7 del Reglamento, sin tener en cuenta el tiempo de conducción y las interrupciones anteriormente realizadas por dicho conductor.

El Reglamento 561/2006, presenta una pequeña variación al sustituir las interrupciones de al menos 15 minutos, por una primera de al menos 15 minutos y una segunda de al menos 30 minutos. El aplicar estrictamente la sentencia acarrea, en algún caso, que sea sancionado un conductor que descansa más que otro. En la actualidad, en la aplicación, el tema se ha corregido mediante un doble cálculo.

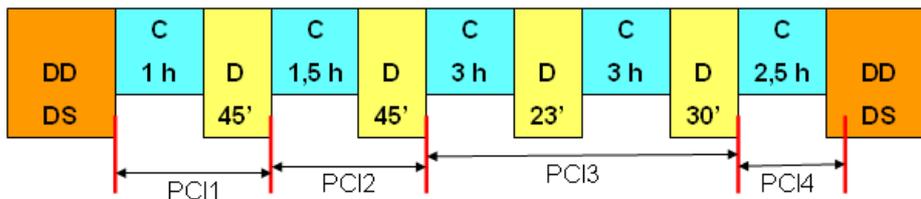
El primer cálculo elige las pausas con el cumplimiento estricto de la sentencia, que sirve de base para todos los periodos. El segundo presenta un cálculo alternativo para que, en el caso que el primero presente una infracción, se aplique el criterio anterior de elegir la pausa más cercana a las 4 horas 30 minutos de conducción. Es el controlador el que, en cada caso concreto, elige el más adecuado.

La mecánica de examen de las posibles infracciones consiste en:

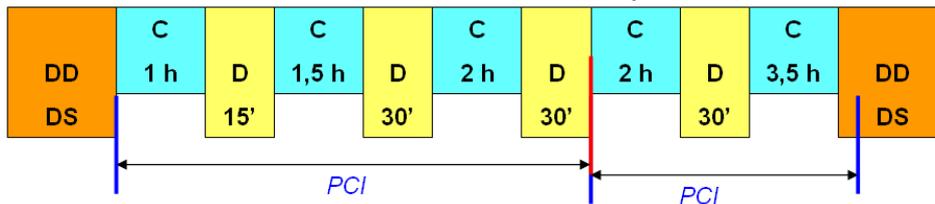
Todos los PCI COMIENZAN con la primera actividad de conducción, después de un DD, de un DS o de una pausa reglamentaria.

El periodo TERMINA si:

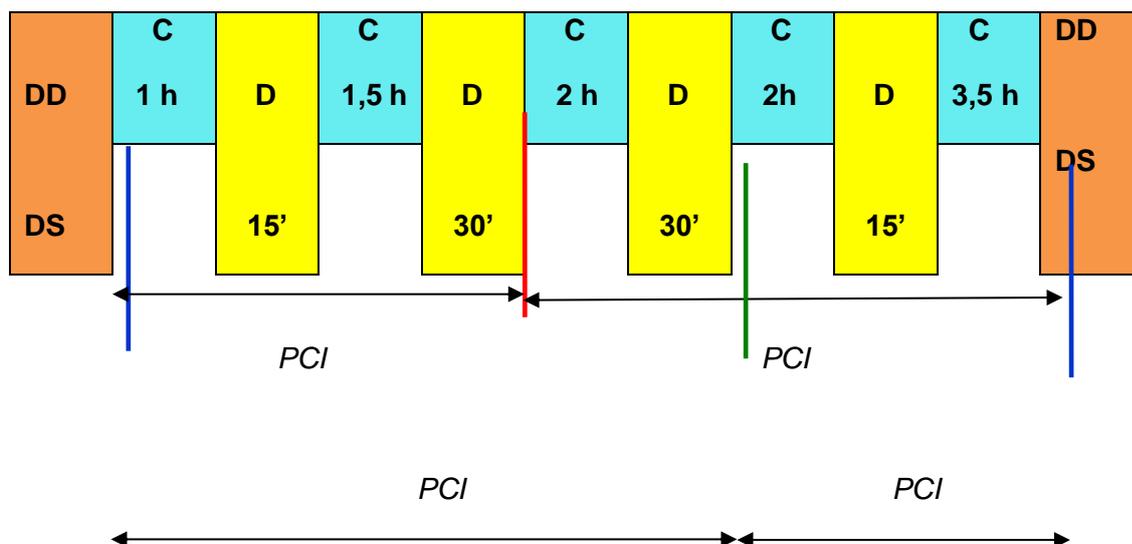
- Se encuentra una pausa de **45** minutos.



- Después de una conducción se encuentra una pausa de al menos 30' precedida por otra pausa de al menos 15'. Si la conducción no supera las 4h 30' no habrá infracción. Si hubiera más pausas de al menos 30' (pero inferiores a 45') se elegirá la pausa más alejada de 30' siempre que no implique una infracción de exceso de conducción ininterrumpida.



En este último caso, el resultado de aplicar estrictamente la sentencia no es el mismo que aplicar la corrección, pues aparecerían en el primer caso tres periodos, pero en ninguno se apreciaría la existencia de una infracción.



Si en este ejemplo se sustituye el último descanso de 30 minutos por otro de 15 minutos, al aplicar estrictamente la sentencia se encontraría una infracción MG, pues conduce 7,5 h sin realizar la pausa reglamentaria. Si aplicamos la corrección, llevándola al segundo descanso de 30 minutos, encontraríamos que se producen al final de 4,5 h de conducción. El segundo periodo representa la realización de la pausa reglamentaria después de una conducción ininterrumpida de 5,5 h, lo que produce la realización de una infracción G, que está más ajustada al Reglamento.

Es decir, en el ejemplo expuesto, donde se ha sustituido el tercer descanso de 30 minutos por otro de 15 minutos, demuestra también que la elección del segundo descanso de 30 minutos, al igual que en el primer caso, sigue beneficiando al transportista.

Cuando se produzca un caso de este tipo, el estudio TRACE, publicado por la Comisión de la UE, reconoce que esta distribución muestra la anomalía según la cual un número excesivo de pausas con una mala distribución a lo largo del período de conducción conlleva una infracción del Reglamento.

(Si el conductor no hubiera realizado la pausa de 30 minutos en el primer período de conducción, sino una de 15', no se habría producido una infracción MG, sino una G).

Los agentes de control pueden considerar que dichas infracciones son de naturaleza técnica o leve y decidir ofrecer asesoramiento en lugar de imponer una sanción.

2.4.1.1 Infracciones según Reglamento UE 2016/403, recogidas en el ROTT

TIPO INFRACCIÓN POR NIVEL DE GRAVEDAD		
IMG	IG	LEVE
PCI ≥ 6 h	5 h ≤ PCI < 6 h	4 h 30 > PCI < 5 h

PCI: periodo de conducción ininterrumpida

2.4.2 Conducción ininterrumpida para el caso excepcional de un único transporte internacional de viajeros

El Artículo 8.6 bis del Reglamento 561/06, introducido por el Reglamento 1073/2009, regula un caso específico de interrupción de la conducción realizada en el periodo 22 horas a 6 horas, por un solo conductor.

Se añade, en cumplimiento del apartado 31 del grupo 1, del Anexo I del Reglamento UE 2016/4003, la tipificación de los incumplimientos del artículo 8 6 bis del Reglamento 561/2006, relativos al requisito de los periodos de interrupción a observar por un conductor, si no existen varios conductores, entre las 22 horas y las 6 horas, de un máximo de 3 horas de conducción ininterrumpida. La tipificación se encuentra en los artículos 197.42.11 y 198.28.9 del ROTT. Es importante señalar que en este caso no existe la infracción leve.

2.4.2.1 Infracciones según Reglamento UE 2016/403, recogidas en el ROTT

TIPO INFRACCIÓN POR NIVEL DE GRAVEDAD			
	IMG	IG	LEVE

CONDUCCION SUPERIOR A 3 HORAS	PCI ≥ 4,5 h	3 h < PCI < 4,5 h	-
--------------------------------------	-------------	-------------------	---

PCI: periodo de conducción ininterrumpida

2.4.3 Conducción ininterrumpida en Islas (RD 1082/14)

Para aquellos casos en los que sea aplicable el Real Decreto 1082/2014, de 19 de diciembre, por el que se establecen especialidades para la aplicación de las normas sobre tiempos de conducción y descanso en el transporte por carretera desarrollado en islas cuya superficie no supere los 2.300 kilómetros cuadrados (BOE 12.01.15), las interrupciones a la conducción podrán hacerse según lo dispuesto en el artículo 2.c) de dicho Real decreto, es decir:

c) La pausa ininterrumpida a que hace referencia el primer párrafo del artículo 7 del Reglamento 561/06 podrá sustituirse por dos o tres pausas, de al menos quince minutos cada una, intercaladas en el periodo de conducción o situadas inmediatamente después del mismo.

2.5 Descanso diario

2.5.1 Caso general

Según el artículo 7 del Reglamento 561/06, los conductores deberán tomarse un periodo de descanso diario en las 24 h siguientes al final de su periodo de descanso diario o semanal anterior. Estas 24 h se inician con cualquier actividad que no sea descanso.

El descanso diario puede ser normal, DDN (de al menos 11 horas), fraccionado, DDF (tomando un primer descanso de 3 horas y luego otro de al menos 9 horas) o reducido, DDR, (de al menos 9 horas, pero inferior a 11 horas).

El conductor no puede tomar más de tres periodos de descanso diario reducidos entre dos periodos de descanso semanales

Las infracciones de Descanso Diario se determinarán de la siguiente manera:

- Se miran todos los descansos diarios cuyos PDD **se inicien** entre dos descansos semanales consecutivos (es decir, descansos superiores a 24 horas).
- Se permite que se puedan hacer hasta 3 DDR y el resto deberán ser DDN o DDF.
- Para determinar las infracciones se ordenan los PDD que se inician entre dos D24 de menor a mayor y se calculan las minoraciones sobre 9 horas los tres primeros y sobre 11 horas los restantes. Por minoración se entiende a la diferencia entre el límite permitido (9 u 11 horas) y el descanso diario computado en el periodo

Siendo:

PDD: periodo de descanso diario

DDR: descanso diario reducido

DDN: descanso diario normal

DDF: descanso diario fraccionado

2.5.1.1 Infracciones según Reglamento UE 2016/403, recogidas en el ROTT

Las infracciones correspondientes a las carencias de descanso diario no han variado en el Reglamento UE 2016/403, por lo que tampoco han variado en el nuevo ROTT, excepto la infracción que estaba recogida en el Artículo 140.37.1 LOTT, en el que se ha suprimido el subpárrafo “así como la disminución de los descansos diarios por debajo de cuatro horas y media”.

Es decir, ya no aparece ninguna infracción de falta de descanso diario que conlleve la Pérdida de Honorabilidad directa.

En resumen, serían:

- Infracciones descansos diarios sobre 11 horas

TIPO INFRACCIÓN POR NIVEL DE GRAVEDAD		
IMG	IG	LEVE
DDN < 8 h 30	8 h 30 ≤ DDN < 10 h	DDN ≤ 11 H

- Infracciones descansos diarios sobre 9 horas

TIPO INFRACCIÓN POR NIVEL DE GRAVEDAD		
IMG	IG	LEVE
DDR < 7 h	7 h ≤ DDR < 8 h	DDR ≤ 9 H

- Infracciones descansos diarios fraccionados

TIPO INFRACCIÓN POR NIVEL DE GRAVEDAD		
IMG	IG	LEVE
DDF < 7 h	7 h ≤ DDF < 8 h	DDF ≤ 9 H

Solo se recoge la parte del descanso fraccionado sobre las 9 horas. Es obligatorio realizar con anterioridad un descanso continuado de al menos 3 horas.

- Infracciones descansos diarios conducción en equipo

TIPO INFRACCIÓN POR NIVEL DE GRAVEDAD		
IMG	IG	LEVE
DDR < 7 h	7 h ≤ DDR < 8 h	DDR ≤ 9 H

Este descanso puede realizarse en el periodo de referencia de 30 horas y no de 24 horas.

PDD: periodo de descanso diario

DDR: descanso diario reducido

DDN: descanso diario normal

DDF: descanso diario fraccionado

2.5.2 Descanso diario en Islas (RD 1082/14)

Para aquellos casos en los que sea aplicable el Real Decreto 1082/2014, de 19 de diciembre, por el que se establecen especialidades para la aplicación de las normas sobre tiempos de conducción y descanso en el transporte por carretera desarrollado en islas cuya superficie no supere los 2.300 kilómetros cuadrados (BOE 12.01.15), el descanso diario podrá hacerse según lo dispuesto en el artículo 2.a) del citado Real decreto, es decir:

a) El periodo de descanso diario normal, definido en el artículo 4 g) del Reglamento 561/06, se podrá tomar en dos o tres periodos separados, uno de los cuales no podrá ser inferior a ocho horas ininterrumpidas, sin que ninguno pueda ser inferior a una hora. En estos casos, la duración total del descanso será de al menos once horas. Asimismo, el periodo de descanso diario reducido, de al menos nueve horas, pero inferior a once horas, se podrá tomar en dos periodos, si bien uno de ellos deberá ser de ocho horas ininterrumpidas y ninguno inferior a una hora.

2.6 Descanso semanal

El Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020 ha modificado todo lo referente al descanso semanal. Una parte consiste en dividir lo recogido en el punto 8.6 anterior, pasando la compensación a un nuevo punto 8.6 ter, sin cambiar ni los conceptos ni las infracciones.

Se añade una posibilidad diferente de la realización de dos descansos semanales reducidos continuados, con una compensación específica.

El Art. 8.6 del Reglamento 561/06 establece que en el transcurso de dos semanas consecutivas el conductor tendrá que tomar al menos:

a) dos periodos de descanso semanal normales, o

b) un período de descanso semanal normal y un período de descanso semanal reducido de al menos 24 horas.

El período de descanso semanal comenzará antes de que hayan concluido seis periodos consecutivos de 24 horas desde el final del anterior período de descanso semanal.

Se añade un nuevo apartado, **el 8.6 ter** que recoge de forma separada la compensación del descanso reducido, de la siguiente forma:

Cualquier reducción del período de descanso semanal se compensará con un período de descanso equivalente que deberá tomarse en una sola vez antes de que finalice la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.

Como se puede observar, *el resultado es exactamente el mismo que con la redacción del anterior 8.6.*

2.6.1 Caso general: inicio del Descanso semanal antes de finalizar los 6 periodos de 24 horas.

El caso general del Art. 8.6 y 8.6 ter, está contenido en el siguiente gráfico:

V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D
S 1			Semana 2						Semana 3						Semana 4								
CD (≤ 9 h)	DSR 24 h - S1	CD (≤ 10 h)	CD (≤ 9 h)	CD (≤ 9 h)	CD (≤ 9 h)	DSN (≥ 45 h) - S2	CD (≤ 10 h)	CD (≤ 10 h)	CD (≤ 10 h)	CD (≤ 10 h)	CD (≤ 10 h)	CD (≤ 9 h)	CD (≤ 9 h)	DSR 24 h - S3	CD (≤ 9 h)	CD (≤ 2 h)	CD (≤ 9 h)	CD (≤ 10 h)	CD (≤ 9 h)	CD (≤ 9 h)	+ Compensaciones	DSN (≥ 45 h) - S2	
4 periodos de 24 horas			6 periodos de 24 horas						6 periodos de 24 horas														
Conducción semanal = 47 h			Conducción semanal = 43 h						Conducción semanal = 37 h														
Conducción Bisemanal = 90 h																							
												Conducción Bisemanal = 80 h											

Según establece el Art.8.6, puede ser un descanso semanal normal (DSN, 45 horas) o un reducido (DSR, superior o igual a 24 horas e inferior a 45 horas)

A la hora de categorizar los incumplimientos de descanso diario, el Reglamento UE 2016/403, presenta una nueva categoría para cuando un conductor, que está habilitado para poder realizar un descanso semanal reducido (DSR) realiza un descanso inferior a 24 horas, pero en las tras semana siguientes realiza la compensación hasta las 45 horas del descanso semanal normal. A este periodo le llamamos periodo de descanso semanal superreducido (DSRR, descansa menos de 24 horas).

Donde:

DSN: descanso semanal normal; descanso de al menos 45 horas.

DSR: descanso semanal reducido; descanso de al menos 24 horas, pero inferior a 45 horas.

DSRR: descanso semanal súper reducido; puede realizar un DSR, pero descansa menos de 24 horas.

La **referencia siempre es de 45 horas**. Por lo que, en caso de minoración, la recuperación siempre será sobre 45 horas.

Ej.: si se descansa 35 horas, habrá que recuperar 10 horas (= 45-15)

Ej.: si se descansa 21 horas, habrá que recuperar 23 horas (= 45-21)

Si en una semana determinada se realiza un **descanso inferior a 16 horas**, ya no se busca recuperación y se sanciona con 2.000€.

Con carácter general, siempre que se hace un descanso inferior a 45 horas, se considerará que en la semana siguiente deberá hacer un descanso normal para no incurrir en infracción.

Un descanso semanal **inferior a 24 horas se sancionará siempre**. Si bien habrá que tener en cuenta lo siguiente:

- Si le corresponde un DSN, la infracción siempre es MG, la sanción es de 2.000€.
- Si es posible realizar un descanso semanal reducido, y se hace un descanso superior o igual a 16 horas e inferior a 24 horas y se recupera (sobre 45 horas), la infracción se calcula respecto de la minoración del descanso sobre 24 horas.
DSRR

Ej.: si se descansa 21 horas y se recuperan las 23 horas restantes, la infracción se calcula por la minoración de 3 horas del DSR. *(En este ejemplo, como ha recuperado, incurriría en una infracción grave correspondiéndole una sanción de 401 €. En el caso de que no lo hubiera recuperado, incurriría en una infracción MG y se sancionaría con 2.000€)*

La aplicación de análisis generará, además de los tres tipos de **informes de infracción** ya existentes, uno nuevo que hemos denominado “superreducido”. Los cuatro informes corresponden a las siguientes situaciones:

- Descanso reducido consecutivo a otro reducido en la semana anterior.
- Descanso reducido no recuperado.
- Descanso “superreducido”, que corresponde a un descanso superior o igual a 16 horas e inferior a 24 horas, que se ha recuperado pero que se sanciona por la minoración del “descanso reducido” (es decir, minoración sobre 24 horas).
- Descanso reducido insuficiente, para el resto de situaciones (a modo de ejemplos: un descanso inferior a 24 horas cuando le corresponde un DSN, o también un descanso inferior a 16 horas cuando podía hacer un DSR, etc.)

2.6.1.1 Infracciones según Reglamento UE 2016/403, recogidas en el ROTT

Las infracciones sobre el descanso semanal que estaban recogidas en los artículos 140.37.6 y 141.24.5 de la LOTT no han variado. Sin embargo, se han introducido dos nuevos artículos en el ROTT que recogen las posibles infracciones al que hemos denominado antes DSRR.

Así, el Artículo 197.42.6:

«En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.37.6 de la LOTT y en los apartados 25 y 27 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la disminución del descanso semanal normal en más de nueve horas o del reducido en más de cuatro.»

Y el artículo 198.28.5:

«En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.24.5 de la LOTT y en los apartados 24 y 26 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la disminución del descanso semanal normal en más de tres horas o del reducido en más de dos.»

Adicionalmente, se ha introducido un nuevo párrafo en los artículos correspondientes del ROTT anteriores que nos va a permitir sancionar el descanso semanal normal que un conductor realiza en cabina. El párrafo adicional en los artículos 197.42.6 y 141.28.5 es:

«No se computarán como descanso los períodos en que no se hayan cumplido todas las condiciones señaladas al efecto en la reglamentación comunitaria sobre tiempos de conducción y descanso.»

Por tanto, las infracciones correspondientes a la falta de descanso semanal, iniciadas dentro de los seis periodos de 24 horas, se calcularán de la forma recogida en el ejemplo.

Infracciones si se ha iniciado el descanso semanal antes de finalizar los 6 periodos de 24 horas

TIPO INFRACCIÓN POR NIVEL DE GRAVEDAD			
	IMG	IG	LEVE
SEMANAL REDUCIDO (menor 24 horas)	DSRR < 20 h	20 h ≤ DSRR < 22 h	DSRR ≥ 22 h
SEMANAL REDUCIDO (mayor de 24 horas)	DSR < 36 h	36 h ≤ DSR < 42 h	DSR ≥ 42 h

DSN: descanso semanal normal; descanso de al menos 45 horas.

DSR: descanso semanal reducido; descanso de al menos 24 horas, pero inferior a 45 horas.

DSRR: descanso semanal superreducido; puede realizar un DSR, pero descansa menos de 24 horas.

En el caso en que el conductor descansa menos de 24 horas y le corresponda realizar un descanso normal, la infracción que le corresponde es la de realizar menos de 36 horas.

Sin embargo, en el caso que el conductor pudiera reducir el descanso semanal a 24 horas y hubiera compensado la diferencia a 45 horas reglamentariamente, si descansa menos de 24 horas, la infracción se calcula sobre la referencia a 24 horas.

No obstante, si en este caso, no se hubiera producido la compensación, la referencia siempre será a 45 horas.

2.6.2 Inicio del Descanso semanal con posterioridad a los 6 periodos de 24 horas

Cómo se ha indicado con anterioridad, el período de descanso semanal tiene que comenzar antes de que hayan concluido seis períodos consecutivos de 24 horas desde el final del anterior período de descanso semanal. Este periodo en horas, 144 horas, es la referencia recogida en el Reglamento 2016/403 para calcular un sistema de infracciones basado en el retraso en comenzar el descanso.

En relación con el inicio del descanso semanal, existen dos posibilidades:

- El descanso semanal se inicia antes de finalizar los seis periodos, nos encontramos con el caso general ya descrito.
- El descanso semanal realizado ha comenzado con posterioridad a las 144 horas, pueden darse dos casos:
 - a) el descanso semanal realizado es reglamentario: solo existirá una infracción por iniciar el descanso semanal con posterioridad a los 6 periodos de 24 horas, recogidas en el cuadro del caso general.
 - b) el descanso semanal realizado no es reglamentario: se producen dos incumplimientos, la realización del descanso después de las 144 horas y el correspondiente al incumplimiento del descanso semanal general (recogido en el primer punto). Se producen dos posibles infracciones que son totalmente diferentes, ya que los dos hechos son diferentes.

**2.6.2.1 Infracciones según Reglamento UE 2016/403, recogidas en el ROTT:
Infracciones por iniciar el descanso semanal después de los 6 periodos de 24 horas**

TIPO INFRACCIÓN POR NIVEL DE GRAVEDAD			
	IMG	IG	LEVE
INICIO DESCANSO SEMANAL POSTERIOR A SEIS PERIODOS DE 24 HORAS	FDSI6 ≥ 12 h	3 h ≤ FDSI6 < 12 h	FDSI6 < 3 h

FDSI6: tiempo hasta el inicio del descanso semanal después 6 periodos 24 horas

2.6.3 Descanso semanal en un transporte internacional de mercancías.

El Reglamento (UE) 2020/1054 recoge una posible excepción al caso general, cuando se está realizando un transporte internacional en el párrafo tercero del artículo 8.6, con una compensación diferente a la general recogida en el párrafo segundo del artículo 8.6 ter.

Párrafo tercero

No obstante, lo dispuesto en el párrafo primero, el conductor que se dedique al transporte internacional de mercancías podrá tomar dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos fuera del Estado miembro de establecimiento, siempre que, en cada cuatro semanas consecutivas, tome como mínimo cuatro períodos de descanso semanal, de los cuales al menos dos deberán ser períodos de descanso semanal normales.

A efectos del presente apartado, se considerará que un conductor se dedica al transporte internacional si inicia los dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos fuera del

Estado miembro de establecimiento del empresario y fuera del lugar de residencia del conductor.

(Sigue siendo de aplicación: El período de descanso semanal comenzará antes de que hayan concluido seis períodos consecutivos de 24 horas desde el final del anterior período de descanso semanal.)

Compensación:

Cuando se hayan tomado dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos con arreglo al párrafo tercero del apartado 6, el período de descanso semanal siguiente irá precedido de un período de descanso tomado como compensación de esos dos períodos de descanso semanal reducidos. (8. 6 ter, párrafo segundo)

Al mismo tiempo, ha de cumplirse que, según el apartado h) del artículo 4, del reglamento 561/2006:

Un «período de descanso semanal reducido» es cualquier período de descanso inferior a 45 horas que, sujeto a las condiciones establecidas en el artículo 8, apartado 6, se puede reducir hasta un mínimo de 24 horas consecutivas;

Es decir, si el descanso tomado es inferior a 24 horas, no se cumpliría con esta excepcionalidad.

El cuadro siguiente muestra los posibles casos combinando los descansos semanales, donde:

DSN: descanso semanal normal

DSR: descanso semanal reducido

C (compensación): Compensación DSR 1+ Compensación DSR 2

Siempre, el último periodo semanal después de los dos reducidos consecutivos, tiene que ser normal al que se sumará la compensación correspondiente.

Es muy importante tener en cuenta, que los descansos semanales normales podrán tomarse tanto fuera del Estado miembro de establecimiento, como dentro del mismo.

Esquema

	SEMANAS					
	1	2	3	4	5	
Caso 1	DSR	DSR	DSN+C	DSN		
Caso 2	DSN	DSR	DSR	DSN+C		
Caso 3	DSN	DSN	DSR	DSR	DSN+C	
Caso 4	DSN	DSN	DSR	DSR	DSN	No permitido; Infracción
Caso 5	DSR	DSN	DSN	DSR		No permitido; Infracción

Incumplimiento:

La característica principal de aplicación de esta posibilidad es que todas las condiciones deben cumplirse al unísono. En el caso que una cualquiera de las condiciones descritas anteriormente no se cumpla, la excepción a la norma general no es de aplicación.

En caso de incumplimiento, **es de aplicación el caso general**, presentado en los anteriores puntos 2.6.1 y 2.6.2, para los retrasos en el inicio con posterioridad a 144 horas.

2.6.3.1 Resumen requisitos excepcionalidad

- transporte internacional de mercancías
- dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos fuera del Estado miembro de establecimiento.
- No se tiene en cuenta como reducido aquel inferior a 24 horas.
- en cada cuatro semanas consecutivas, tomar como mínimo cuatro períodos de descanso semanal
- al menos dos serán descansos semanales normales.
- el conductor inicia los dos descansos semanales reducidos consecutivos fuera del estado miembro de establecimiento.

Compensación si se toman 2 descansos semanales reducidos consecutivos:

- el período de descanso semanal siguiente irá precedido de un período de descanso tomado como compensación de esos dos períodos de descanso semanal reducidos.

Periodo siguiente:

- ⇒ Descanso normal (N) + Compensación
- ⇒ Compensación: Compensación DSR 1+ Compensación DSR 2

2.6.3.2 Condición adicional contenida en los requisitos de la Vuelta a casa del artículo 8.8 bis, párrafo segundo:

Cuando el conductor haya tomado dos períodos consecutivos de descanso semanal reducido con arreglo al apartado 6, la empresa de transporte organizará el trabajo del conductor de tal modo que este pueda regresar al Estado de establecimiento de la misma, o en su lugar de residencia antes del inicio del período de descanso semanal normal de más de 45 horas que tome como compensación.

Implica que, siempre el descanso DSN+C ha de tomarse en el Estado de establecimiento de la empresa o en el de residencia del conductor. Se trata realmente de una limitación de la excepción.

Si se cumplieran todas las condiciones anteriores, pero no esta última, se considera que, al tener el conductor que iniciar el descanso semanal normal y la compensación (DSN+C) fuera del centro de operaciones de la empresa, no se ha iniciado en el Estado de establecimiento de la misma, o en su lugar de residencia, y, por tanto, no se aplica la excepcionalidad.

Es decir, es obligatorio el cumplimiento de todos los requisitos y condiciones. El incumplimiento de uno solo de ellos implica la aplicación del caso general y no la excepcionalidad.

2.6.4 Descanso semanal normal tomado en el vehículo

El Reglamento (UE) 2020/1054, ha regulado el descanso semanal tomado en el vehículo añadiendo un nuevo punto 8 al artículo 8 del Reglamento 561/2006. Esta modificación se realiza para incluir lo que la Sentencia del Tribunal de Justicia (sala Décima), en el Asunto C-102/16.

Artículo 8.8. No podrán tomarse en un vehículo los períodos de descanso semanal normal ni cualquier período de descanso semanal de más de 45 horas que se tome como compensación de períodos de descanso semanal reducidos previos. Deberán tomarse en un alojamiento apropiado y adaptado para ambos sexos que disponga de instalaciones para dormir y sanitarias adecuadas.

Todos los gastos de alojamiento fuera del vehículo correrán a cargo del empresario.

2.6.4.1 Norma de aplicación: artículo 197.42.6 del ROTT.

La infracción cometida es siempre muy grave, pues al no cumplirse todas las condiciones del Reglamento 561/2006, el tiempo de descanso semanal realizado no es reglamentario y por tanto se considera igual a cero.

La infracción se encuentra tipificada en el artículo 197.42.6 ROTT, sancionada por el 201 g) del ROTT, con el máximo de 2000€.

2.6.4.2 Control en carretera

Se controla el descanso semanal que se está produciendo en el momento de efectuarse el control, no descansos semanales anteriores. Se pueden encontrar dos grupos de casos, considerando que el descanso se ha iniciado con anterioridad o con posterioridad a la finalización de los seis periodos de 24 desde el final del descanso semanal anterior.

A. El conductor inicia el descanso semanal correspondiente antes de que hayan concluido seis períodos consecutivos de 24 horas (art. 8.6) desde el final del anterior período de descanso semanal.

El vehículo se encuentra estacionado en parado y se constata que el conductor está realizando el descanso continuado en cabina del vehículo, se comprueba el descanso realizado hasta el momento del control.

El conductor **realiza un descanso de 45 horas o más.**

La sanción correspondiente es la del artículo 197.42.6 ROTT, con un importe de 2000€.

Código baremo CB51.04 Mercancías

Código baremo CE51.04 Viajeros

B. El conductor inicia el descanso semanal correspondiente con posterioridad al haber concluido seis períodos consecutivos de 24 horas (art. 8.6 R 561/2006) desde el final del anterior período de descanso semanal.

El vehículo se encuentra estacionado en parado y se constata que el conductor está realizando el descanso continuado en cabina del vehículo, se comprueba el descanso realizado hasta el momento del control.

El conductor **realiza un descanso de 45 horas o más.**

Se comprobará la sanción muy grave correspondiente a superar los seis periodos incluida en el artículo 197.48.8, y se comparará con la del artículo 147.42.6 del ROTT, se aplicará la sanción de mayor cuantía.

Código baremo CB51.04 Mercancías

Código baremo CE51.04 Viajeros

o

Códigos baremo CB71.01, CB71.02, CB71.03 Mercancías

Códigos baremo CE71.01, CE71.02, CE71.03 Viajeros

En definitiva, para levantar el boletín de denuncia, ha de detectarse que el conductor está realizando el descanso nocturno en el vehículo, y que este lleva parado 45 o más horas.

2.6.5 Descanso semanal cuando el conductor realiza un único servicio discrecional de transporte internacional de viajeros.

El Art. 8.6 bis del Reglamento 561/06, introducido por el Reglamento 1073/2009, regula un caso específico de descanso semanal, para la realización de un único transporte internacional ocasional de pasajeros.

Un conductor que efectúe un único servicio discrecional de transporte internacional de pasajeros tal como se define en el Reglamento (CE) nº 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, podrá posponer el período de descanso semanal hasta 12 períodos consecutivos de 24 horas siguientes a un período de descanso semanal regular previo, siempre que:

a) el servicio incluya 24 horas consecutivas como mínimo en un Estado miembro o en un tercer país al que se aplique el presente Reglamento distinto de aquel en que se ha iniciado el servicio;

b) tras la aplicación de la excepción, el conductor se tome:

i) dos períodos de descanso semanal regular, o

ii) un período de descanso semanal regular y un período de descanso semanal reducido de al menos 24 horas; no obstante, la reducción se compensará con un período equivalente de descanso ininterrumpido antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana del período de excepción;

A su vez, desde el 1 de enero de 2014, el vehículo tiene que venir equipado con un tacógrafo digital.

En el caso que el conductor incumpla alguno de los requisitos para la aplicación de este descanso semanal:

- que no se trate de un único servicio discrecional,
- que el servicio no incluya al menos 24 en un país según el apartado a) o
- que el descanso semanal previo no sea regular (45 horas),

se aplicará el caso del descanso semanal general, presentado en el anterior punto 2.6.1.

Es imprescindible aclarar que el conductor no está obligado a posponer el descanso 12 periodos, (es hasta 12 periodos). El periodo de los 12 periodos de 24 horas finaliza en el momento en que ha finalizado el servicio discrecional de viajeros, al dejar a los viajeros en su destino final.

Esto implica que, en el caso que los viajeros alcancen su destino final y sean desembarcados, por ejemplo, el día 9, en ese mismo día tiene que iniciarse el descanso semanal. No puede utilizarse los días no consumidos para el retorno en vacío del vehículo.

2.6.5.1 Infracciones según Reglamento UE 2016/403, recogidas en el ROTT:

Las infracciones únicamente están referidas al inicio del descanso semanal con posterioridad a los periodos de 24 horas utilizados o a la falta de descanso semanal realizado hasta las 69 horas obligatorias.

TIPO INFRACCIÓN POR NIVEL DE GRAVEDAD			
	IMG	IG	LEVE
INICIO DESCANSO SEMANAL POSTERIOR A 12 PERIODOS DE 24 HORAS	$FDSI12 \geq 12 \text{ h}$	$3 \text{ h} \leq FDSI12 < 12 \text{ h}$	$FDSI12 < 3 \text{ h}$

FDSI12: tiempo hasta el inicio del descanso semanal después de la extensión de hasta 12 periodos 24 horas.

TIPO INFRACCIÓN POR NIVEL DE GRAVEDAD			
	IMG	IG	LEVE
FALTA DE DESCANSO SEMANAL: DESCANSO REALIZADO	$FDS69 < 65 \text{ h}$	$65 \text{ h} < FDS69 \leq 67 \text{ h}$	$FDS69 < 69 \text{ h}$

FDS69: tiempo de descanso semanal realizado hasta el mínimo obligatorio de 69 horas continuadas. La no recuperación del periodo de recuperación de 69 a 90 horas igual al caso general.

2.6.6 Descanso semanal en Islas (RD 1082/14)

Para aquellos casos en los que sea aplicable el Real Decreto 1082/2014, de 19 de diciembre, por el que se establecen especialidades para la aplicación de las normas sobre tiempos de conducción y descanso en el transporte por carretera desarrollado en islas cuya superficie no supere los 2.300 kilómetros cuadrados (BOE 12.01.15), el descanso semanal podrá hacerse según lo dispuesto en el artículo 2.b) del citado Real decreto, es decir:

b) Podrán realizarse periodos de descansos semanales reducidos, definidos en el artículo 4.h) del Reglamento 561/2006, durante las tres semanas consecutivas a una en que se hubiese realizado un periodo de descanso semanal normal. Los descansos tomados como compensación por un periodo de descanso reducido, deberán tomarse antes de finalizar la cuarta semana siguiente a aquella en que se realizó el descanso, no teniendo que ir unidos a otro descanso

2.7 Organización del trabajo de los conductores

Artículo 8. Bis:

Párrafo primero:

La empresa de transporte organizará el trabajo de los conductores de tal manera que, en cada periodo de cuatro semanas consecutivas, estos puedan volver al centro de operaciones del empresario en el cual normalmente tiene su base el conductor y en el cual empieza su periodo de descanso semanal, en el Estado miembro de establecimiento del empresario, o volver al lugar de residencia de los conductores, para disfrutar al menos de un periodo de descanso semanal normal o de un periodo de descanso semanal de más de 45 horas tomado como compensación de un periodo de descanso semanal reducido.

Párrafo segundo:

Cuando el conductor haya tomado dos periodos consecutivos de descanso semanal reducido con arreglo al apartado 6, la empresa de transporte organizará el trabajo del conductor de tal modo que este pueda regresar al Estado de establecimiento de la misma, o en su lugar de residencia antes del inicio del período de descanso semanal normal de más de 45 horas que tome como compensación.

Se trata de una condición adicional que ha de cumplirse en el caso del transporte internacional de mercancías, como la falta de cumplimiento de alguna de las condiciones, implica la no aplicación de la excepcionalidad, se utiliza el caso del DS general, sin más problemas.

Ya contemplado en el punto 2.6.3, Descanso semanal en transporte internacional de mercancías.

Párrafo tercero:

La empresa documentará la manera de dar cumplimiento a esta obligación y conservará esta documentación en sus locales para presentarla a solicitud de las autoridades de control.

La no conservación ni realización de la documentación está incluida en el artículo 198.21 del ROTT.

2.8 Interrupciones descanso diario y semanal viaje con vehículo en transbordador o tren:

Se ha sustituido el punto 1, del artículo 9, por otra nueva redacción que extiende las posibles interrupciones al Descanso diario también al Descanso semanal reducido.

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 8, el período de descanso diario normal o el período de descanso semanal reducido de un conductor que acompañe un vehículo transportado por transbordador o tren no se podrá interrumpir más de dos veces para llevar a cabo otras actividades que no excedan en total de una hora. Durante dicho período de descanso diario normal o de descanso semanal reducido, el conductor deberá tener acceso a una cabina para dormir, cama o litera que esté a su disposición.

Con respecto a los períodos de descanso semanal normal, dicha excepción solo se aplicará a los viajes en transbordador o en tren si:

- a) la duración prevista del viaje es de por lo menos ocho horas, y
- b) el conductor tiene acceso a una cabina para dormir en el transbordador o en el tren.

El control del Artículo 9.1 es idéntico al que se realizaba con la redacción anterior. Cualquiera de las interrupciones, descanso diario o semanal, que no cumplan totalmente con las condiciones ahora contenidas, se consideran que interrumpen los descanso y no son de aplicación.

Así, se considerarán los descansos continuados realmente realizados, sin computar estas interrupciones incluidas.

2.9 Exceder los tiempos de conducción en circunstancias excepcionales para llegada al centro operaciones o residencia del conductor:

El artículo 12 presenta una nueva redacción que define los tiempos máximos que puede exceder y las conducciones afectadas: diaria y semanal.

No existe ninguna diferencia con el tratamiento dado antes de la modificación. Si no cumple simultáneamente todos los requisitos de los párrafos primero, segundo y cuarto, se considera que el conductor que el conductor no tenía motivos para aplicar estas excepciones. Por tanto, se habrá producido la infracción correspondiente de exceso de conducción diario o un exceso de conducción semanal.

Artículo 12, párrafos primero, segundo y cuarto:

Párrafo primero

Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera, el conductor, en circunstancias excepcionales, podrá asimismo no observar lo dispuesto en el artículo 6, apartados 1 y 2, y el artículo 8, apartado 2, superando el tiempo de conducción diario y semanal en un máximo de una hora, para llegar al centro de operaciones del empresario o al lugar de residencia del conductor con el fin de disfrutar del período de descanso semanal.

Párrafo segundo

En las mismas condiciones, el conductor podrá superar el tiempo de conducción diario y semanal en un **máximo de dos horas**, siempre que tome una pausa ininterrumpida de treinta minutos inmediatamente antes de la conducción adicional para llegar al centro de operaciones del empresario o al lugar de residencia del conductor con el fin de disfrutar de un período de descanso semanal normal.

Párrafo cuarto

Cualquier extensión del tiempo de conducción se compensará con un período de descanso equivalente, que se tomará en una sola vez junto con cualquier período de descanso, antes de que finalice la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.

No existe ninguna diferencia con el tratamiento dado antes de la modificación. Si la administración no considera que el conductor tenía motivos para aplicar estas excepciones, o bien que no se ha aplicado a la vez el párrafo cuarto y último, se habrá producido la infracción correspondiente de exceso de conducción diario o un exceso de conducción semanal o bisemanal.

Párrafo tercero

El conductor deberá señalar el motivo de la excepción manualmente en la hoja de registro del aparato de control o en un documento impreso del aparato de control o en el registro de servicio, a más tardar al llegar a destino o al punto de parada adecuado.

La infracción por la no realización de estas anotaciones, se encuentra recogida en el artículo 197.31 del ROTT.

En aplicación de lo dispuesto en los apartados 17 y 26 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, el incumplimiento de la obligación de efectuar registros manuales por el conductor.

El código de baremo aplicado es el BD01.18: El conductor no efectúa el registro manual cuando es preciso hacerlo.

2. 10 Prelaciones:

Al objeto de no sancionar dos veces por el mismo hecho, se han de tener en cuenta las siguientes prelaciones para sancionar (que, en el caso de que se utilice la aplicación de análisis del ministerio, ya están incluidas en la aplicación).

- **ECD, ECS y ECBS:** Si en un mismo período se encuentran excesos de conducción diarios, semanales y bisemanales, se sancionará el más GRAVE y, en el caso en que todos sean de la misma naturaleza, se sancionarán los diarios. Es decir, prevalece el **ECD** sobre el **ECS** y el **ECS** sobre el **ECB**.
- **ECD y FDD.** Si en un mismo período coexistieran una minoración de descanso diario y un exceso de conducción diario, se sancionará la más **GRAVE** y, en caso de tener ambas la misma gravedad, se sancionará el exceso de conducción.
- **ECD y ECI:** Si en un mismo período coexistieran una conducción ininterrumpida y un exceso de conducción diario, se sancionará el exceso de conducción, salvo que fuera muy grave la ininterrumpida.
- **ECI y FDD:** Si en un mismo período coexistieran una conducción ininterrumpida y una minoración de descanso, se sancionarán las dos infracciones.

ECD, ECS y ECBS, son exceso de conducción diaria, semanal y bisemanal respectivamente.

FDD, falta de descanso diario

ECl, exceso de conducción ininterrumpida.

2.11 Atenuantes:

Se han eliminado los atenuantes, en su totalidad, en el análisis de la aplicación, para el caso de los dispositivos de mano (**Tablet**).

Únicamente, para el análisis de **requerimientos de empresa** se mantiene la posibilidad de atenuar el descanso diario cuando se den las siguientes circunstancias:

Si se retrasa la realización del descanso diario de manera que se inicia en el período de las 24 horas, pero se termina de realizar más allá de las 24 horas, y no hay exceso de conducción diaria en ese período:

- *Si el descanso dentro del período supone una infracción MG, se atenúa un grado (a Grave).*
- *Si el descanso dentro del período supone una infracción G, se atenúa un grado (a Leve).*
- *Si el descanso dentro del período supone una infracción L, no se atenúa.*

La aplicación de Análisis de Infracciones incluye el cálculo con estas condiciones.

2.12- Inmovilizaciones.

Atendiendo a lo establecido en el artículo 143.4 de la LOTT, desarrollado por el artículo 202 del ROTT, se procederá a la inmovilización del vehículo, en un control en carretera, si se detecta entre otras alguna de las siguientes infracciones:

- a) Cuando sean detectadas durante su comisión en carretera infracciones que deben ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los puntos, 42.1 (*exceso conducción diaria*) y 42.2 (*exceso conducción semanal o bisemanal*), del artículo 197 del ROTT.

En concreto:

- **197.42.1:** el exceso igual o superior al 50 por ciento en los tiempos máximos de conducción diaria sin hacer una pausa o descanso de cuatro horas y media como mínimo.

- **197.42.2:** el exceso igual o superior al 25 por ciento en los tiempos máximos de conducción semanal o bisemanal.

- 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.

Se recogen aquí, las infracciones de tiempos de conducción diaria, no incluidas en el 197.42.1 y los de pausa y descanso diario.

Estas inmovilizaciones no se llevarán a efecto cuando se detecten infracciones cometidas en jornadas anteriores al momento en que se efectúa el control.

Por ejemplo, nos encontramos efectuando un control un jueves, las posibles inmovilizaciones a realizar, pueden ser:

SÍ procederemos a la inmovilización del vehículo, entre otros, en los siguientes casos:

- Cuando detectamos que desde el martes hasta el momento del control (jueves) no se ha realizado el descanso diario reglamentario.
- Cuando detectemos que en el período de conducción diario actual, que afecta al jueves, existe un exceso sobre los tiempos máximos de conducción permitidos.
- Cuando haya exceso de conducción ininterrumpida.

NO procederemos a la inmovilización del vehículo, entre otros, en los siguientes casos:

- Cuando detectemos que existe una infracción por falta de descanso el martes anterior, si bien al día siguiente, el miércoles, el conductor si ha realizado el descanso reglamentario. Únicamente se formulará el correspondiente boletín de denuncia, en relación a la falta de descanso del martes.
- Cuando detectemos que el período de conducción diario correspondiente al lunes o martes anterior se ha producido un exceso de conducción. Únicamente se formulará el correspondiente boletín de denuncia, en relación con el exceso de conducción del día correspondiente.

La inmovilización se mantendrá hasta que hayan desaparecido las causas que la motivaron. Esto es, por **falta descanso o exceso de conducción diario, un mínimo de 9 horas**, y por una falta en la **conducción ininterrumpida**, el tiempo suficiente hasta completar los 45 minutos en la forma reglamentaria.

2.13 – Caso particular del transporte de abejas:

El transporte trashumante de abejas, aquel que obliga a recorrer una zona geográfica con colmenas para ir colocándolas en localizaciones que les permita a las abejas realizar su labor colectora de polen a la vez que van realizando la polinización de las plantas, presenta unas peculiaridades relacionadas con el transporte de cortas distancias de las mismas a velocidades muy bajas junto con transporte por carretera, también a velocidades que no pueden ser elevadas. Este transporte tiene que realizarse sin que se produzca estrés en las abejas que impliquen la muerte de las mismas.

En este sentido, al comprobar el cumplimiento del Reglamento 561/2006, nos podemos encontrar que se produzca un exceso de conducción diaria, y se haya efectuado parte del recorrido por pistas forestales a muy baja velocidad. Cuando el controlador se encuentre en este caso, debiera tener en cuenta, a la hora de denunciar, si el exceso de conducción es proporcional al tiempo recorrido por el vehículo por pistas forestales. Cuando el controlador

haya denunciado al transportista, hará constar en el boletín que se trata de un transporte de abejas. Tal circunstancia se puede comprobar en el disco diagrama al quedar reflejada la mínima velocidad del vehículo, la escasa distancia recorrida y el excesivo tiempo utilizado en recorrerla. En el caso de tacógrafo digital esta circunstancia se podrá comprobar por la baja velocidad media del vehículo en el servicio de transporte de abejas que resultará de dividir la distancia recorrida por el tiempo utilizado.

PARTE B REGLAMENTO UE 165/2014 TACÓGRAFO EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA

3.- ÁMBITO DE APLICACIÓN

El Reglamento 165/2014, no desarrolla la legislación social aplicable al transporte por carretera, sino el Reglamento 561/2006. Este último es el que determina las operaciones de transporte por carretera a las que es de aplicación, a las que no es de aplicación y a las que los Estados miembros pueden excepcionar.

El Reglamento 165/2014, solo desarrolla todo lo relativo al dispositivo, tacógrafo, que es utilizado para el control de dichas operaciones. Así, dispone la instalación y utilización del tacógrafo a bordo de los vehículos matriculados en un Estado miembro que se destinen al transporte por carretera de viajeros o mercancías y estén incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) no 561/2006.

En sentido contrario, si los vehículos no se destinan a estas operaciones, no existe la obligación de su instalación. Los problemas surgen cuando los vehículos son utilizados en estas operaciones anteriores y en operaciones sujetas al Reglamento 561/2006 y, por consiguiente, los vehículos al Reglamento 165/2014.

En este caso, la utilización de los tacógrafos en los vehículos que los tienen instalados, en la realización de operaciones exentas, fuera de ámbito, pueden suscitar controversias. Pues bien, ya se encuentran instalados, y que el tacógrafo dispone de las funciones para su registro y que el artículo 34 del Reglamento 165/2014 establece como ha de utilizarse el tacógrafo, la Comisión aclaró a la Asociación italiana ANAV en 2007, la obligación del conductor de utilizarlo en esta actividad “fuera de ámbito”, marcando “otros Trabajos” (función “OUT”); dicha aclaración se presenta más adelante.

4.- DISPOSICIONES RELATIVAS A LA UTILIZACIÓN DE LOS TACÓGRAFOS, INSERCIÓN DEL DISCO DIAGRAMA U HOJA DE REGISTRO, TARJETA DE CONDUCTOR Y ANOTACIONES MANUALES.

4.1 - OBLIGACIONES DEL CONDUCTOR.

Véase también el punto 4.3 siguiente.

El artículo 34 del Reglamento (UE) nº 165/2014 establece, entre otras cosas, que:

Los conductores utilizarán hojas de registro o tarjetas de conductor todos los días que conduzcan, a partir del momento en que se hagan cargo del vehículo.

- No se retirará la hoja de registro o tarjeta de conductor antes de que finalice el período de trabajo diario, excepto si dicha retirada es autorizada o es necesaria para introducir el símbolo del país tras haber cruzado una frontera.
- No se podrá utilizar ninguna hoja de registro o tarjeta de conductor para un período más largo de lo previsto en ellas.
- Los conductores protegerán debidamente las hojas de registro o tarjetas de conductor, absteniéndose de utilizarlas si están sucias o deterioradas.
- Obligatoriedad de realizar anotaciones:

Cuando, como consecuencia de su **alejamiento del vehículo**, un conductor no pueda utilizar el tacógrafo instalado, los períodos de tiempo a que se refiere el apartado 5, letra b), incisos ii) (otros trabajos), iii) (disponibilidad) y iv) (pausa, descanso, vacaciones anuales o baja por enfermedad) deberán:

a) si el vehículo está **equipado de un tacógrafo analógico**, consignarse a mano, automáticamente o por otros medios en la hoja de registro, de forma legible y sin ensuciar esta, o

b) si el vehículo está **equipado de un tacógrafo digital**, consignarse en la tarjeta de conductor, utilizando el dispositivo de introducción manual previsto en el tacógrafo.

- Cuando **haya más de un conductor a bordo** de un vehículo equipado con un tacógrafo digital, cada uno de ellos se cerciorará de que su tarjeta de conductor esté introducida en la ranura correcta del tacógrafo.
- Cuando **haya más de un conductor a bordo** de un vehículo equipado con un tacógrafo analógico, los conductores introducirán en las hojas de registro las modificaciones necesarias, de manera que la información pertinente esté recogida en la hoja del conductor que lleve efectivamente el volante.

Estas anotaciones **serán obligatorias** si el alejamiento del vehículo se produce **durante el período de trabajo diario del conductor**. Esto es, durante el período de trabajo diario, los conductores deben dejar su disco diagrama o su tarjeta de conductor en el vehículo con el selector de actividad marcando la tarea que estén realizando.

Sin embargo, existen ocasiones durante la jornada de trabajo, en las que los conductores tendrán que retirar el disco diagrama o su tarjeta (por ejemplo, si el vehículo tiene que usarlo otro conductor).

Por lo tanto, en estos casos, serán necesarias las anotaciones o las entradas manuales para registrar todas sus actividades durante su jornada de trabajo, que no pueden anotarse directamente en la hoja de registro o en la tarjeta del conductor, dado que éstas no se encontraban en el tacógrafo cuando se realizaron dichas actividades.

Esto significará que tienen que registrarse manualmente todas las actividades de otros trabajos, disponibilidad y pausas o pequeños descansos que formen parte de uno fraccionado, que se hayan producido con el disco o la tarjeta del conductor fuera del aparato de control dentro de su jornada de trabajo, pero no será necesario que registren los descansos diarios o semanales como tales. (no existe esa función en el tacógrafo).

Es decir, en el caso de los descansos diarios o semanales, el conductor introduce al finalizar la jornada la actividad de descanso, y cuando comienza la siguiente jornada de trabajo, indica que viene de un descanso, comenzando su jornada con cualquier otra actividad.

Un controlador no puede exigir al conductor ningún tipo de prueba adicional de haber estado realizando estos descansos ni tampoco de esos periodos de vacaciones o bajas por enfermedad.

Así mismo, el Reglamento 561/2006 establece cuando el conductor ha de realizar todo tipo de anotaciones. El punto 5, del artículo 6 obliga al conductor del vehículo a registrar, introduciéndose manualmente en una hoja de registro o en una impresión o utilizando los recursos manuales de introducción de datos del equipo de registro, los periodos siguientes:

- **«Otros trabajos»**, cualesquiera periodos según la letra e) del artículo 4 (cualquier actividad definida como tiempo de trabajo con arreglo al artículo 3, letra a), de la Directiva 2002/15/CE, salvo la conducción, **incluido cualquier trabajo** para el mismo u otro empresario **dentro o fuera del sector** del transporte), así como **cualquier período en que conduzca un vehículo utilizado para operaciones comerciales que no entren dentro del ámbito de aplicación** del Reglamento.
- **«Disponibilidad»** tal como se define en el artículo 3, letra b), de la Directiva 2002/15/CE, de conformidad con el artículo 34, apartado 5, letra b), inciso iii), del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo.

4.2 FORMA DE UTILIZACIÓN DEL TACÓGRAFO POR EL CONDUCTOR

Una vez que el tacógrafo se encuentre instalado en el vehículo, el artículo 34 del Reglamento 165/2104, que se refiere al uso de las tarjetas de conductor y las hojas de registro, determina en el punto 5, que los conductores:

- a) velarán por la concordancia entre el marcado horario de la hoja de registro y la hora oficial del país de matriculación del vehículo;
- b) accionarán los dispositivos de conmutación que permitan registrar por separado y de modo diferenciado los periodos de tiempo siguientes:
 - i) con el signo  : el tiempo de conducción,
 - ii) con el signo  : «otro trabajo», definido como cualquier actividad que no sea conducir, según el artículo 3, letra a), de la Directiva 2002/15/CE, así como todo trabajo para el mismo o para otro empresario del sector del transporte o de otro sector,
 - iii) con el signo  : «disponibilidad», tal como se define en el artículo 3, letra b), de la Directiva 2002/15/CE,

iv) con el signo  : pausa, descanso, vacaciones anuales o baja por enfermedad,

v) con el signo para "transbordador/tren": además del signo  el período de descanso disfrutado a bordo de un transbordador o tren de conformidad con el artículo 9 del Reglamento (CE) n.º 561/2006.

Cabe aclarar, el accionamiento del dispositivo de conmutación para registrar el apartado el punto iii) del apartado b) con el signo  : «disponibilidad», tal como se define en el artículo 3, letra b), de la Directiva 2002/15/CE. Este artículo 3, letra b) de la Directiva 2002/15/CE, dispone literalmente:

«tiempo de disponibilidad»:

— los períodos distintos de los períodos de pausa o de descanso durante los que el trabajador móvil no está obligado a permanecer en su lugar de trabajo, pero tiene que estar disponible para responder a posibles instrucciones que le ordenen emprender o reanudar la conducción o realizar otros trabajos. En particular, **se considera tiempo de disponibilidad los períodos durante los que el trabajador móvil acompaña un vehículo transportado en transbordador o en tren y los períodos de espera en las fronteras o los causados por las prohibiciones de circular.**

El trabajador móvil deberá conocer de antemano estos períodos y su previsible duración, es decir, antes de la salida o justo antes del inicio efectivo del período de que se trate o bien en las condiciones generales negociadas entre los interlocutores sociales y/o definidas en la legislación de los Estados miembros;

— para los trabajadores móviles que conducen en equipo, el tiempo transcurrido durante la circulación del vehículo sentado junto al conductor o acostado en una litera;

A la luz de la definición, surge las principales características clarificadoras de la disponibilidad:

- periodos distintos a pausa o descanso.
- el trabajador móvil (conductor) no está obligado a permanecer en su lugar de trabajo.

Como **lugar de trabajo** se incluye el vehículo que utiliza la persona que realiza actividades móviles de transporte por carretera cuando realiza su trabajo.

Es decir, el conductor puede o no estar disponible en el lugar de trabajo o no, pero en cualquier caso seleccionará «disponibilidad».

Así:

- se considera **tiempo de disponibilidad** los períodos durante los que el trabajador móvil acompaña un vehículo transportado en transbordador o en tren y los períodos de espera en las fronteras o los causados por las prohibiciones de circular.
- para los trabajadores móviles que conducen en equipo, el tiempo transcurrido durante la circulación del vehículo sentado junto al conductor o acostado en una litera;

Puede haber existido algún tipo de confusión, que viene determinada por cuando se aplica, y como, la excepción recogida sobre el lugar de trabajo, el vehículo, y sobre cuando, para la directiva, la disponibilidad equivale a la pausa.

Para evitar ese tipo de confusiones, la modificación del Reglamento 561/2006 incluye un nuevo párrafo tercero, que soluciona las discrepancias que existían en la forma de considerar las pausas. Así, un conductor que participe en la conducción en equipo podrá hacer una pausa de 45 minutos en un vehículo conducido por otro conductor, a condición de que no se dedique a asistir a este último.

Si comparamos el concepto de «disponibilidad» de la Directiva 2002/15/CE y el concepto de «pausa» del Reglamento 561/2006, definida como cualquier período durante el cual un conductor no pueda llevar a cabo ninguna actividad de conducción u otro trabajo y que sirva exclusivamente para su reposo, se observa, que esta última, incluiría en la pausa las actividades de descanso y de disponibilidad.

Pero existen dos formas contradictorias en el uso del selector para los casos a) y b) de más abajo, entre la directiva 2002/15/CE y los Reglamentos 561/2006 y 165/2014.

¿Cuándo accionar el selector de disponibilidad y el de pausa del artículo 34 del Reglamento 165/2014?:

a) Pausa en conducción en equipo:

iv) con el signo  : pausa, descanso, vacaciones anuales o baja por enfermedad,

b) Conductor acompaña a un vehículo transportado por transbordador o tren:

v) con el signo para "transbordador/tren": además del signo  el período de descanso disfrutado a bordo de un transbordador o tren de conformidad con el artículo 9 del Reglamento (CE) n.º 561/2006.

c) Períodos de espera en las fronteras:

iii) con el signo  : «disponibilidad», tal como se define en el artículo 3, letra b), de la Directiva 2002/15/CE,

d) Periodos de espera causados por las prohibiciones de circular:

iii) con el signo  : «disponibilidad», tal como se define en el artículo 3, letra b), de la Directiva 2002/15/CE,

e) **Periodos distintos a pausa o descanso**, (distintos también a conducción u otros trabajos) en que el conductor no está obligado a permanecer en su lugar de trabajo, pero tiene que estar disponible para responder a posibles instrucciones que le ordenen emprender o reanudar la conducción o realizar otros trabajos tomados en el puesto:

iii) con el signo  : «disponibilidad», tal como se define en el artículo 3, letra b), de la Directiva 2002/15/CE,

Esto significa, que estos registros ***sí afectan al cumplimiento*** del Reglamento 561/2006. Aunque no se acumula conducción, estas actividades afectan a los periodos de descanso, tanto diario como semanal, ya que siempre se debe cumplir con lo dispuesto en las letras f), g) y h) del artículo 4 y el artículo 8 del referido Reglamento.

4.3 - CASO PARTICULAR DE USO DEL TACÓGRAFO EN ACTIVIDADES EXENTAS EN TRANSPORTES REGULARES DE HASTA 50 KILÓMETROS.

Todo lo que se describa es igualmente de aplicación a la realización de actividades exentas y no exentas.

El reglamento 561/2006 no determina la instalación o no de un aparato de registro de los tiempos de conducción y descanso, si no su utilización por los conductores a la hora de registrar sus actividades. Es el Reglamento 165/2014 el que obliga a instalar un tacógrafo en aquellos vehículos con los que se realizan las operaciones de transportes realizadas en el ámbito de aplicación del reglamento anterior.

El artículo 6.5 obliga al conductor a registrar como "otro trabajo" cualquier período transcurrido tal como se describe en el artículo 4, letra e) (*actividad definida como tiempo de trabajo, salvo la conducción, incluido cualquier trabajo para el mismo u otro empresario dentro o fuera del sector de transporte*), así como cualquier período durante el que conduzca un vehículo utilizado para operaciones comerciales que no entren dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, y deberá registrar cualquier tiempo de disponibilidad tal como se define en el artículo 3, letra b), de la Directiva 2002/15/CE, de conformidad con el artículo 34, apartado 5, letra b), inciso iii), del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo.

Este registro deberá introducirse manualmente en una hoja de registro o en un documento impreso, o utilizando los dispositivos de entradas manuales de datos del aparato de control.

Siempre que el conductor conduce vehículos dotados de un tacógrafo en actividades exentas o excepcionadas, está obligado a utilizarlo, seleccionando la actividad «otros trabajos».

Los servicios de la Comisión Europea han aportado una clarificación a la organización italiana ANAV (carta de 23 de julio de 2007), muy clara y recoge que:

Problema planteado: Registro de actividades mixtas, es decir, conducción comprendida y no comprendida en el ámbito de aplicación.

Clarificación:

Según el artículo 3, letra a), el Reglamento no se aplica al transporte por carretera por en «vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuyo recorrido no supere los 50 kilómetros». Esto estipula que el Reglamento se aplica a los conductores que realizan este tipo de servicio exento únicamente en la medida en que también desempeñen actividades comprendidas en el ámbito de aplicación y solo en relación con dichas actividades «incluidas».

Además, el apartado 5 del artículo 6 del Reglamento exige que el conductor registre como «otro trabajo» cualquier período en que conduzca un vehículo utilizado para operaciones comerciales que no entren dentro del ámbito de aplicación del Reglamento.

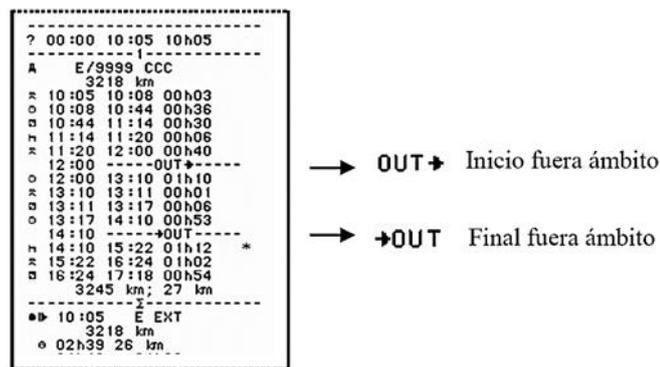
En otras palabras, las actividades de conducción que no entren en la definición de «tiempo de conducción» a efectos del Reglamento **no podrán computar como «descanso»** según lo dispuesto en la letra f) del artículo 4; en consecuencia, deberán tenerse en cuenta para su aplicación general.

Por tanto, si un conductor de autobús participa en una mezcla de servicios regulares, **deberá utilizar los registros de tacógrafo independientemente de la actividad de conducción** (comprendida o no en el ámbito de aplicación del Reglamento) **predominante**.

En los trayectos que superen la distancia de 50 kilómetros, **el conductor deberá registrar el «tiempo de conducción»**, mientras que **en trayectos más cortos** deberá registrar la «conducción no comprendida en el ámbito de aplicación» **con el símbolo de «otro trabajo»**.

A - La función «out of scope» en el caso de un tacógrafo digital:

En la práctica, el conductor de un tacógrafo digital, activará el modo «out of scope» cuando conduzca en una actividad fuera del ámbito de aplicación del Reglamento 561/2006. Esta acción no registrará la conducción como tal, sino como «otros trabajos». Cuando se desactive la función «out of scope», el tacógrafo comenzará a registrar las actividades realizadas por el conductor en las actividades incluidas en el reglamento.

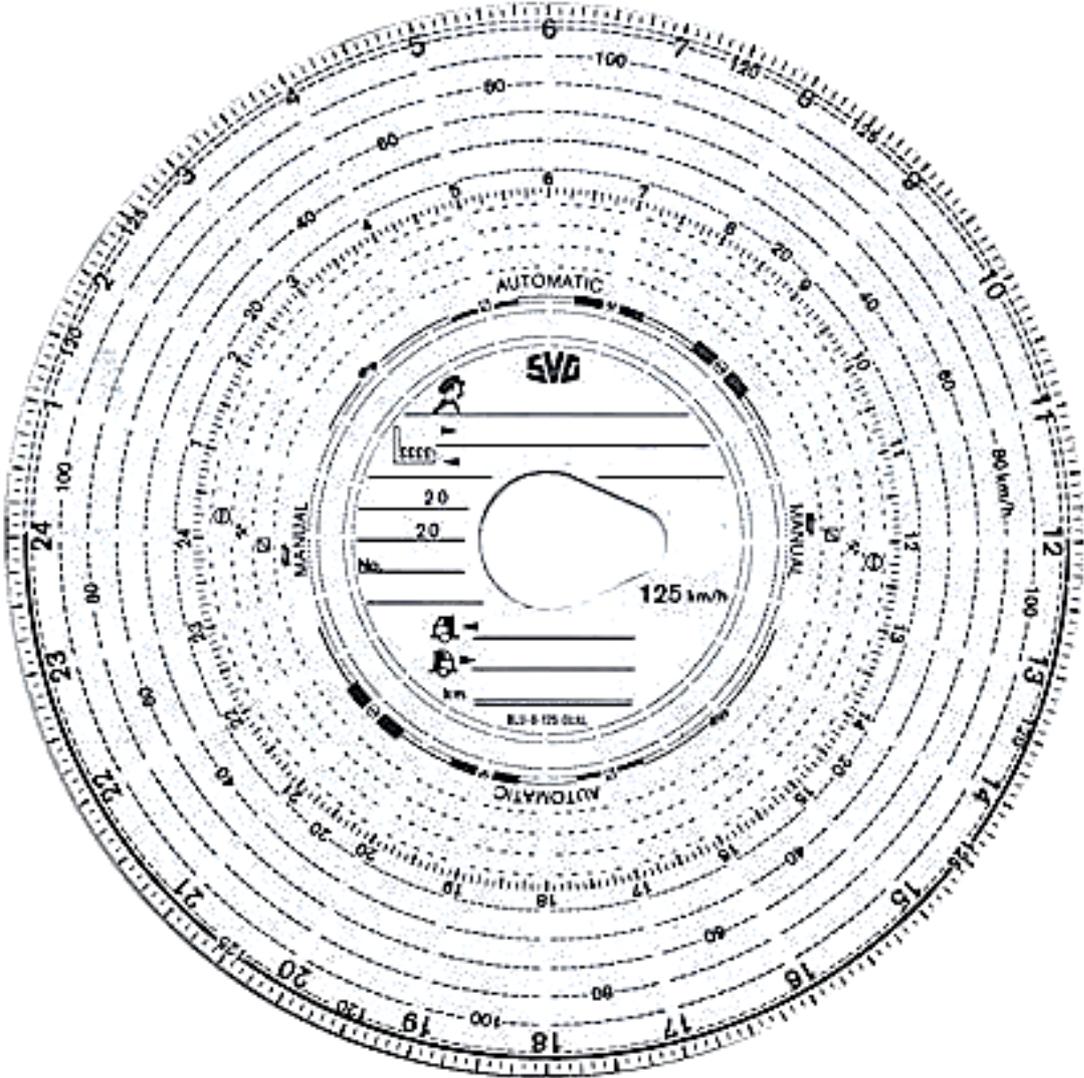


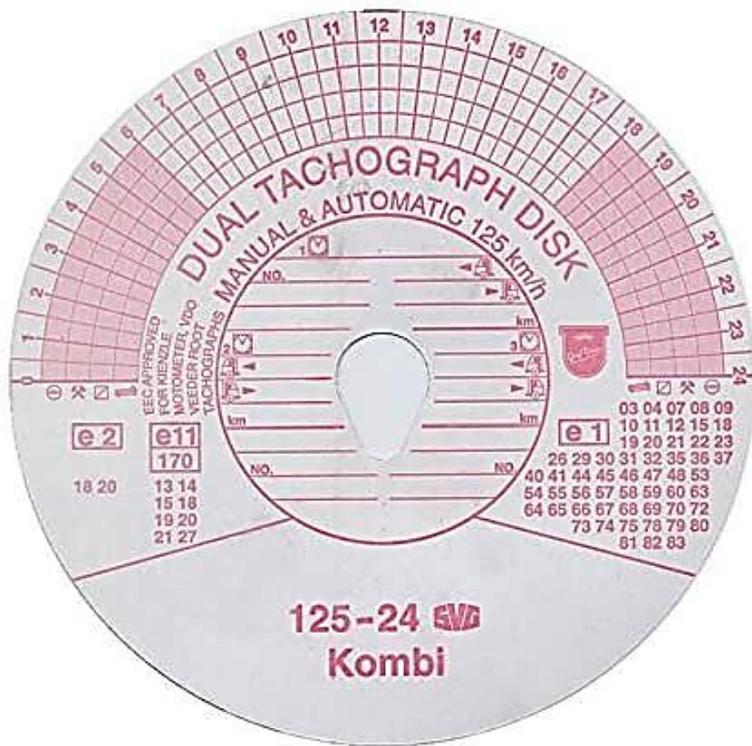
B - La función «out of scope» en el caso de un tacógrafo analógico:

Cada vez que el vehículo está en movimiento el aparato marca automáticamente que está en conducción. Es decir, si se deja accionado otros trabajos, el aparato marcará esta actividad cuando el vehículo se pare.

Se puede seleccionar la actividad de otros trabajos, pero en este caso, al poner el vehículo en movimiento, la actividad pasa a conducción. Al parar el vehículo, el selector sigue accionado en otros trabajos y será la actividad que se marque, a no ser, que se accione el selector a disponibilidad o a descanso.

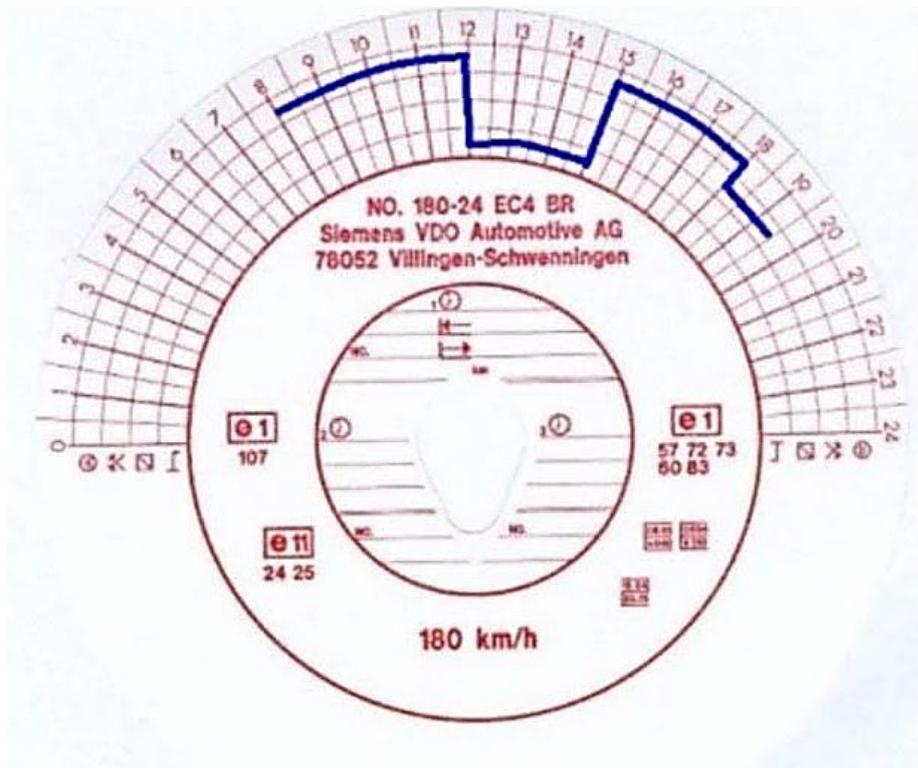
En este caso, adicionalmente, se anotará en el disco de registro, los periodos de otros trabajos



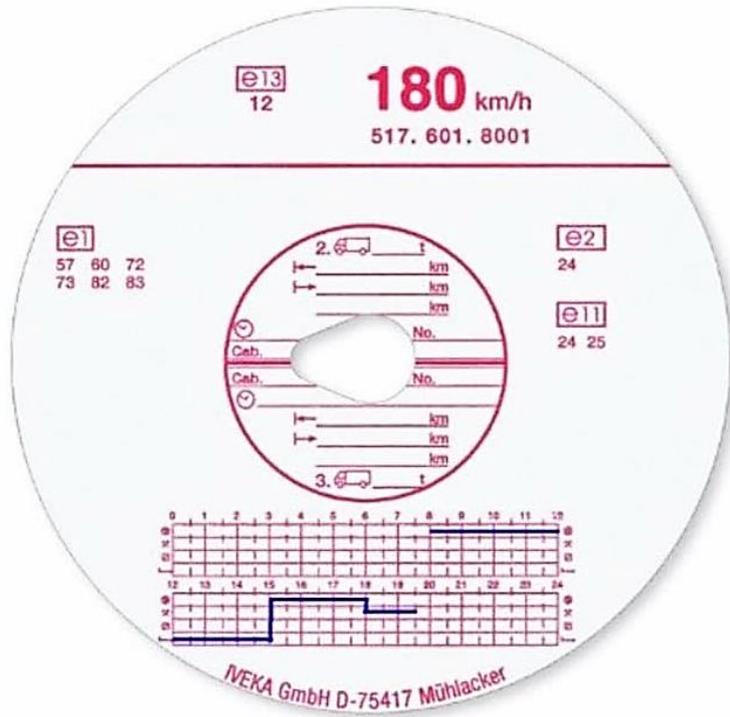


Las anotaciones se pueden realizar de la misma forma que en los siguientes ejemplos de anotaciones por avería, teniendo en cuenta que únicamente se cumplimentará la actividad de “otros trabajos”

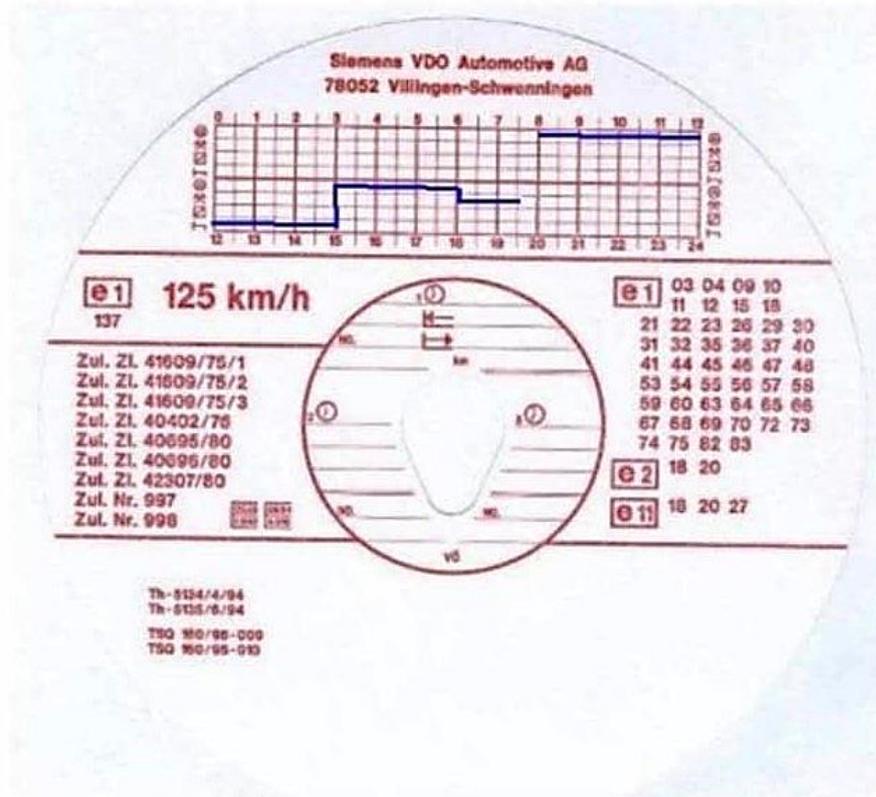
Ejemplo 1



Ejemplo 2



Ejemplo 3



En este caso, y en todas las conducciones mixtas, tiene que insertarse la tarjeta del conductor/es durante la realización de las actividades exentas, activando en el tacógrafo el modo «**out of scope**». Cuando se trate de un tacógrafo analógico, también tiene que utilizarse, colocando el disco diagrama, en el que se anotarán estas conducciones como otros trabajos.

En el caso del control en carretera, si en el momento del mismo, el conductor se encuentra realizando una actividad exenta, siempre las posibles denuncias serán por no llevar insertada la tarjeta de conductor, o no llevar colocado el disco diagrama, según el artículo de la LOTT y artículo 197.24 del ROTT.

En el caso del control en la carretera, en el caso que el transporte que se está realizando esté sujeto al reglamento, siempre, las posibles denuncias serán por carencia de registros según el artículo 140.35 de la LOTT y artículo 197.40 del ROTT.

4.4 - JUSTIFICACIÓN CUANDO SE HA CONDUCIDO UN VEHÍCULO EXCLUIDO DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL REGLAMENTO (CE) Nº 561/2006.

En los casos en que no es obligada la instalación del tacógrafo, porque el vehículo únicamente realiza actividades fuera de ámbito, como en el caso de los autobuses urbanos, el conductor, cuando va a conducir un vehículo dotado de tacógrafo introducirá manualmente las actividades que ha realizado antes, en este caso «**otro trabajo**».

Se describen cinco posibles casos, de los que los dos últimos, son variaciones de los segundo y tercero:

4.4.1 - El conductor está realizando una operación excluida del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006 en el momento de control: en este caso el conductor no tiene obligación de justificar sus actividades anteriores.

4.4.2 - El conductor realiza habitualmente operaciones exentas en un vehículo excluido del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006, sin tacógrafo, y en el momento del control conduce un vehículo sujeto al reglamento. En este caso el conductor ha tenido que introducir según el artículo 6.5 del reglamento, las actividades realizadas como “otros trabajos” al iniciar la operación sujeta. mediante la utilización de la función “out” en la realización de las actividades excluidas.

4.4.3- El conductor realiza habitualmente operaciones exentas en un vehículo que tiene instalado un tacógrafo, y en el momento del control conduce un vehículo sujeto al reglamento. En este caso el conductor ha tenido que utilizar el tacógrafo seleccionando la función “out” del tacógrafo en las operaciones excluidas. En la tarjeta del conductor estará registrada como “otros trabajos” la conducción realizada.

4.4.4 - El conductor, en una misma jornada, efectúa conducciones en un vehículo no sujeto al Reglamento (CE) nº 561/2006 y en un vehículo que sí está incluido en su ámbito de aplicación.

Se trata de un caso incluido en los 4.4.2 y 4.2.3. En este supuesto el conductor, deberá registrar como «otro trabajo» las conducciones exentas realizadas, según se describe en los supuestos anteriores.

Por ejemplo, un conductor que al principio de su jornada realiza un transporte escolar o de productores de menos de 50 kilómetros y a continuación una excursión, en el caso que el primer vehículo no tenga instalado un tacógrafo, el conductor, cuando inicie la excursión deberá anotar, en el disco diagrama o en la tarjeta de conductor de tacógrafo, como “otros trabajos” el período de tiempo en que ha estado conduciendo el vehículo dedicado a transporte escolar o de productores.

4.4.5 - El conductor conduce durante varias jornadas en operaciones exentas del Reglamento (CE) nº 561/2006 y en jornada posterior utiliza un vehículo que sí está incluido en su ámbito de aplicación.

Se trata también de un caso incluido en los 4.4.2 y 4.2.3. En este supuesto el conductor, deberá registrar como «otro trabajo» las conducciones exentas realizadas, según se describe en los supuestos anteriores.

En carretera, si no se ha activado la función “out”, la ausencia de datos se debe justificar con las correspondientes entradas manuales en el tacógrafo.

Hay que tener en cuenta que, dado que el conductor no tiene obligación de justificar ni los descansos diarios ni los semanales, en un control en carretera es difícil comprobar si dos días de inactividad corresponden a actividades fuera de ámbito o a un descanso.

En la carretera, sólo cuando se constaten conducciones sujetas al **Reglamento 561** se podrá pedir justificación del período anterior.

4.5- JUSTIFICACIÓN DE BAJAS POR ENFERMEDAD, VACACIONES U OTROS MOTIVOS.

La Directiva (UE) 2020/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, ha modificado Directiva 2006/22/CE, que disponía el establecimiento por la Comisión de un documento justificativo de la realización de diversas actividades por el conductor, conocido como "Certificado de actividades".

El apartado 3 del artículo 11, establecía que:

«La Comisión elaborará un impreso, en formato electrónico e imprimible, de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 12, apartado 2, que se utilizará en caso de que el conductor haya estado de baja por enfermedad o de vacaciones, o en caso de que haya conducido otro vehículo excluido del ámbito de aplicación del Reglamento(CEE) no3820/85 durante el período mencionado en el artículo 15, apartado 7, párrafo primero, primer guión, del Reglamento (CEE) no3821/85.»

Pues bien, la Directiva (UE) 2020/1057 ha sustituido el apartado 3, del artículo 11, por el texto siguiente:

«La Comisión establecerá, mediante actos de ejecución, un método común para registrar y controlar los períodos de otro trabajo, tal como se define en el artículo 4, letra e), del Reglamento (CE) n. o 561/2006, incluidos la forma del registro y los casos concretos en los que va a tener lugar, y para registrar y controlar los períodos de al menos una semana, durante los cuales el conductor no se encuentre en alejado el vehículo y no pueda llevar a cabo ninguna actividad con dicho vehículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 12, apartado 2, de la presente Directiva.»

Las modificaciones han entrado en vigor el 1 de agosto de 2020, no aplicándose a esta modificación lo dispuesto en el Artículo 9 Transposición, que establece una fecha a los Estados miembros para trasponer lo dispuesto en la directiva, a más tardar, el 2 de febrero de 2022. Por tanto, ese certificado de actividades no se encuentra en vigor.

El nuevo método de registro de los periodos de «otros trabajos», ha de establecerlo la Comisión, y no se recoge ninguna fecha concreta.

Es decir, el sistema de justificación de las actividades del conductor, el mismo contenido en la Nota orientativa 5 de la Comisión, radica en que la principal fuente de información en los controles en carretera la constituyen los datos registrados por el tacógrafo.

Coherentemente, ha sido modificado por el Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento UE 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, incluyendo unas modificaciones que han entrado en vigor el 20 de agosto de 2020.

Se ha introducido una nueva redacción del contenido del artículo 34, punto 5, apartado b) iv) y se añade el apartado b) v) dentro de las obligaciones de los conductores de accionamiento de los dispositivos de conmutación. Estas modificaciones, unidas al punto 3 del antedicho artículo 34 y otras que se ha producido en el Reglamento 561/2006, hace innecesaria la

utilización del certificado de actividades, ya que todos los conceptos que en el contienen, han de registrarse obligatoriamente en y por el tacógrafo, sea analógico o digital.

Por tanto, todos los datos que contenía el “Certificado de actividades” pueden ser registrados por el conductor en el tacógrafo. *Su no anotación, es una infracción contenida en el Anexo III de la Directiva 2006/22/CE, según la redacción dada por el Reglamento UE 2016/403 de la Comisión, establece las infracciones del Reglamento (UE) nº 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo.*

INFRACCIONES REGLAMENTO 165/2014		
Nº	Base jurídica	Tipo de Infracción
H16	Artículo 34, apartado 3	No efectuar el registro manual cuando sea preciso hacerlo
H18	Artículo 34, apartado 5	Utilización incorrecta de dispositivos de conmutación

No obstante, en un control en la carretera, si existe una carencia de registros del conductor durante el día del control y en los 28 días anteriores, se denunciará por la carencia de registros.

La infracción se encuentra tipificada por el artículo 140.35 de la LOTT y artículo 197.40 del ROTT.

4.5.1 Justificación de las casillas del antiguo certificado de actividades:

Como ya se expuso con anterioridad, el artículo 34, punto 5, apartado b) obliga al conductor a accionar los dispositivos de conmutación que permiten registrar por separado y de modo diferenciado los periodos de tiempo en que se realizan sus actividades. La modificación de dicho apartado recoge todas las posibilidades incluidas en las casillas.

Casillas del Certificado	Dispositivo de conmutación, art. 34. 5 b)
(14) estuvo de baja por enfermedad (15) estuvo de vacaciones (16) estuvo de permiso o de descanso	iv) con el signo  : pausa, descanso, vacaciones anuales o baja por enfermedad,
(17) condujo un vehículo excluido del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) no 561/2006 o del AETR (18) efectuó un trabajo distinto del de conducción	ii) con el signo  : «otro trabajo», definido como cualquier actividad que no sea conducir, según el artículo 3, letra a), de la Directiva 2002/15/CE, así como todo trabajo para el mismo o para otro empresario del sector del transporte o de otro sector,

(19) estuvo disponible	iii) con el signo <input checked="" type="checkbox"/> : «disponibilidad», tal como se define en el artículo 3, letra b), de la Directiva 2002/15/CE,

5.- DOCUMENTACIÓN QUE DEBE APORTARSE POR EL CONDUCTOR EN UN CONTROL EN CARRETERA.

Cuando en carretera se efectúe un control en un vehículo dotado con aparato de control, el agente actuante podrá solicitar al conductor:

- a) Si el control se efectúa en un vehículo que lleva instalado un tacógrafo analógico, el conductor presentará cuando se lo soliciten los agentes y siempre referido al día en curso y a los 28 días anteriores:
- las discos diagrama, utilizados por el conductor en ese período,
 - la tarjeta de conductor si posee una. Solo si la hubiera utilizado durante el período referido, y
 - los registros manuales e impresiones, en el supuesto en el que se hubiese visto obligado a efectuarlos en dicho período de tiempo.

Si el conductor presentara la tarjeta de conductor para justificar determinadas jornadas de trabajo en las cuales manifiesta haber estado utilizando un vehículo dotado de tacógrafo digital, **en ningún caso** estará obligado a presentar también impresiones obtenidas del propio aparato, salvo que se hubiera visto obligado a realizarlas por algún motivo de los indicados en el Reglamento (UE) nº 165/2014.

- b) Si el control se efectúa en un vehículo que lleva instalado un tacógrafo digital, el conductor presentará cuando se lo soliciten los agentes y siempre referido al día en curso y a los 28 días anteriores:
- la tarjeta de conductor,
 - los discos diagrama. Solamente en el supuesto en el que hubiese conducido un vehículo con tacógrafo analógico en ese período, y
 - los registros manuales e impresiones, si se hubiese visto obligado a efectuarlos en dicho lapso de tiempo.
 - en el caso de denuncias en la carretera, no se imprimirán las actividades del conductor mediante la utilidad del tacógrafo, estas actividades ya existen en el sistema de control

El Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, ha modificado los registros que el conductor debe de llevar en el vehículo dando una nueva redacción a los apartados 1 y 2, del Reglamento 165/2014, pasando a los 56 días anteriores en vez de los 28 existentes.

Esta obligación entrará en vigor a partir del 31 de diciembre de 2024.

Artículo 36, apartado 1, incisos i) y iii)

«i) las hojas de registro del día en curso y los 56 días anteriores,»;

«iii) cualquier registro manual o documento impreso realizados durante el día en curso y los 56 días anteriores.»;

Artículo 36, apartado 2, inciso ii)

«ii) cualquier registro manual o documento impreso realizados durante el día en curso y los 56 días anteriores.».

6. INFRACCIONES POR INCUMPLIMIENTOS R 165/2013

Se exponen según se encuentran recogidas en el grupo 2, del Reglamento UE 2016/403 y en el Anexo III de la Directiva 2006/22/CE, y la Ley de Ordenación de transporte terrestre y su Reglamento.

A. Control de conducciones mixtas.

En los casos definidos en 4.4, se pueden dar los siguientes resultados:

1. No llevar insertada la tarjeta del tacógrafo o colocado el disco diagrama:

El conductor está realizando una operación exenta en el momento de control.

En este caso se denuncia por el código BD01.11 y en fase de alegaciones se comprueba si la empresa realiza únicamente operaciones exentas; en este caso se sobreseerá la infracción.

En el caso que se realizarán conducciones exentas y no exentas, se mantendrá la infracción y se realizará una inspección de empresa.

El conductor está realizando una operación no exenta en el momento del control.

Se denuncia por el código BD01.11.

2. Carencia de registros

El conductor, no aporta los registros correspondientes al día de control y a los 28 días anteriores, se denunciará por la carencia de registros, según el artículo 140.35 de la LOTT y artículo 197.40 del ROTT.

B. Infracciones contenidas en Anexo III, Directiva 2006/22/CE

B.1 LIMG - LA INFRACCIÓN MÁS GRAVE

B.1.1 Instalación del tacógrafo

ROTT

197.21: En aplicación de lo dispuesto en el artículo **140.20 de la LOTT** y en los apartados 1 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la carencia del tacógrafo, 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.

B.1.2 Uso del tacógrafo, la tarjeta del conductor o la hoja de registro

ROTT

197.10: En aplicación de lo dispuesto en el artículo **140.9 de la LOTT** y en el apartado 10 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, el falseamiento de cualesquiera documentos contables, estadísticos o de control que la empresa se encuentre obligada a llevar o de los datos obrantes en los mismos.

En todo caso, se considerará que las siguientes conductas constituyen supuestos de falseamiento:

a) La utilización indebida de las hojas, tarjetas u otros elementos del tacógrafo destinada a modificar la información recogida por éste o a anular o alterar el normal funcionamiento de los aparatos de control instalados en el vehículo.

b) La falsificación, disimulación, eliminación o destrucción de los datos contenidos en las hojas de registro o almacenados y transferidos del tacógrafo o de la tarjeta de conductor.

c) La presentación de documentos, de carácter público o privado, con objeto de justificar fraudulentamente la carencia de hojas de registro, tarjetas de conductor u otros elementos o medios de control que exista la obligación de llevar en el vehículo.

197.11 En aplicación de lo dispuesto en el artículo **140.10 de la LOTT** y en los apartados 9 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la manipulación del tacógrafo, 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.
LIMG

197.24. En aplicación de lo dispuesto en el artículo **140.22 de la LOTT** y en los apartados 4, 5 y 6 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, 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, utilizar una tarjeta de la que el conductor no sea titular o una tarjeta falsificada o que se hubiera obtenido sobre la base de declaraciones falsas o documentos falsificados. LIMG

B.2 IMG-INFRACCIÓN MUY GRAVE

B.2.1 Uso del tacógrafo, la tarjeta del conductor o la hoja de registro

ROTT

197.23. En aplicación de lo dispuesto en el artículo **140.21 de la LOTT** y en los apartados 11 y 12 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, 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.

SOLO EMPRESA

197.25. En aplicación de lo dispuesto en el apartado 3 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la posesión o utilización por un conductor de más de una tarjeta de conductor a su nombre. MG

197.28. En aplicación de lo dispuesto en el artículo **140.24 de la LOTT** y en el apartado 16 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, 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. MG

197.29. En aplicación de lo dispuesto en el artículo **140.25 de la LOTT** y en los apartados 13, 14 y 15 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la utilización incorrecta de las hojas de registro o la tarjeta del conductor, la retirada no autorizada de dichas hojas o tarjeta cuando ello incida en el registro de datos, así como la utilización de una misma hoja de registro o de la tarjeta de conductor durante un período de tiempo superior al que corresponda, cuando ello dé lugar a una pérdida de datos o a una superposición de registros que impida su lectura.

197.30. En aplicación de lo dispuesto en el artículo **140.26 de la LOTT** y en el apartado 19 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, el uso incorrecto del selector de actividades del tacógrafo.

197.31. En aplicación de lo dispuesto en los apartados 17 y 26 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, el incumplimiento de la obligación de efectuar registros manuales por el conductor.

Asimismo, queda incluida en esta infracción la falta de consignación por el conductor de toda la información no registrada durante los períodos de avería o funcionamiento defectuoso del tacógrafo, cuando sea obligatorio hacerlo.

197.38. En aplicación de lo dispuesto en el artículo **140.33 de la LOTT** y en el apartado 8 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, 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 11 de este artículo.

197.39. En aplicación de lo dispuesto en el artículo **140.34 de la LOTT** y en los apartados 2, 7 y 25 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la utilización del tacógrafo sin haber realizado su calibrado o revisión periódica en los plazos y forma establecidos, habiendo sido inspeccionado o reparado en un taller no autorizado o careciendo de los precintos o placas preceptivos, salvo que deba calificarse según lo dispuesto en el apartado 21.

B.2.2 Presentación de la información

ROTT

197.13. En aplicación de lo dispuesto en el artículo **140.12 de la LOTT**, 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 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.

En todo caso, se considerará que las siguientes conductas constituyen supuestos de obstrucción a la labor inspectora:

.....

c) La remisión a la Administración de información extraída del tacógrafo digital o de la tarjeta del conductor sin la correspondiente firma digital u otros elementos destinados a garantizar su autenticidad.

197.40. En aplicación de lo dispuesto en el artículo **140.35 de la LOTT** y en los apartados 21, 22, 23 y 24 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, 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.

B.3 IG – Infracción grave

B.3.1 Uso del tacógrafo, la tarjeta del conductor o la hoja de registro

ROTT

198.29. En aplicación de lo dispuesto en el apartado 18 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, en los supuestos de conducción en equipo, utilizar la hoja de registro incorrecta o introducir la tarjeta de conductor en la ranura incorrecta.

C. Infracciones solo en la normativa española LOTT y ROTT

C.1 Infracciones graves

ROTT

198.14. En aplicación de lo dispuesto en el artículo **141.11 de la LOTT**, la utilización de hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso no homologadas o que resulten incompatibles con el tacógrafo utilizado.

198.15. En aplicación de lo dispuesto en el artículo **141.12 de la LOTT**, 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.

198.16. En aplicación de lo dispuesto en el artículo **141.13 de la LOTT**, 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.

C.2 Infracciones leves

ROTT

199.4. En aplicación de lo dispuesto en el artículo **142.3 de la LOTT**, 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 197.24.

199.5. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.4 de la LOTT, 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.

7. ATENUANTES DE INFRACCIÓN DE TACÓGRAFO

Se ha considerado la posibilidad de atenuar las siguientes infracciones:

- Inadecuado funcionamiento:
 - La utilización del tacógrafo sin haber realizado su calibrado o revisión periódica en los plazos y forma establecidos.

- Discos – Tarjetas de tacógrafo (MG a Grave):
 - 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.
 - No llevar a bordo del vehículo la tarjeta de conductor, aunque se esté utilizando un tacógrafo analógico, cuando resulte necesaria para apreciar las condiciones de conducción durante el período anterior exigible.

- Discos – Tarjetas de tacógrafo (G a Leve):
 - La utilización de hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso no homologadas o que resulten incompatibles con el tacógrafo utilizado.

8 - INMOVILIZACIONES.

8.1. Todas las obligatorias

Atendiendo a lo establecido en el artículo 143.4 de la LOTT, desarrollado por el artículo 202 del ROTT, se procederá a la inmovilización del vehículo, en un control en carretera, si se detecta entre otras alguna de las siguientes infracciones:

- c) Cuando sean detectadas durante su comisión en carretera infracciones que deben ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los puntos 11 (manipulación del tacógrafo), 21(carencia tacógrafo), 24(utilización tarjeta de conductor o disco diagrama), del artículo 197 del ROTT.

En concreto:

- **197.11:** coincide con el artículo 140.10 LOTT

- **197.21:** 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.

- **197.24:** 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, utilizar una tarjeta de la que el conductor no sea titular o una tarjeta falsificada o que se hubiera obtenido sobre la base de declaraciones falsas o documentos falsificados.

8.2. Inmovilización por manipulación de los aparatos de control.

En cualquier caso, cuando sea detectada en carretera la manipulación del tacógrafo o del limitador se procederá, con carácter preceptivo, a la inmovilización del vehículo.

La inmovilización se mantendrá hasta que hayan desaparecido las causas que la motivaron, esto es, hasta que haya subsanado dicha manipulación. Para tener constancia de esta situación, deberemos contar con un informe de un taller oficial en el que nos certifiquen que efectivamente el aparato de control en cuestión ha sido revisado y se encuentra en perfecto estado de funcionamiento.

Dado que el resultado de la manipulación es registrar actividades de conducción como descanso, el examen de estos registros no mostrará ni falta de descanso ni exceso de conducción en el periodo controlado en la carretera, pero sí existe una manipulación, por lo que, aunque haya desaparecido la manipulación no así las causas consecuencia de la misma. En el caso del punto 4.10, Inmovilizaciones, anterior, la inmovilización ha de mantenerse hasta que por el exceso de conducción o por la falta de descanso diario, se complete un mínimo de 9 horas de descanso, correspondiente con un descanso diario reducido.

Para no privilegiar a la empresa que comete la manipulación respecto a las empresas que se les obliga a realizar un descanso reducido, se considera que la subsanación total se obtendrá cuando el conductor haya realizado también un descanso de 9 horas. Por tanto, para reanudar el viaje, o el conductor realiza ese descanso o debe utilizarse otro conductor, confirmándose también que este cumple con lo estipulado en el Reglamento 561/2006 sin que pueda presentar a su llegada a destino un exceso de conducción diaria o una falta de descanso diario.

Si se detectara por cualquier medio una manipulación en un tacógrafo digital se actuará conforme viene haciéndose hasta el momento, trasladando el vehículo al taller autorizado más cercano al punto en el que se esté realizando el control, acompañándose por los agentes, para verificar la manipulación y decretar la inmovilización hasta que se subsanen las causas que la motivaron y se remitirá copia del boletín de denuncia y del informe anexo, si lo hubiera, a la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, acompañándose en su caso de todos los documentos impresos contenidos en el Reglamento (UE) 165/2014 y Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión por el que se ejecuta el Reglamento anterior, del día de la intervención, al objeto de adoptar

medidas ejemplarizantes contra las empresas infractoras así como mantener informada a la Comisión Europea , tal y como prescribe el Rº (CE) nº 561/2006.

En el caso que el taller estuviera cerrado por ser el control en fin de semana y hubiera cumplido las 9 horas de descanso se determinará por el agente la actuación valorando si pudiera verse afectada la seguridad.

9.- Controles en un tacógrafo digital.

9.1- Quien debe efectuar los controles.

El artículo 11.4 de la Directiva 22/2006 de 15 de marzo, establece que “Los Estados miembros garantizarán que los controladores estén bien preparados para el ejercicio de sus funciones”.

Dada la especificidad y el carácter innovador del sistema y, a fin de ofrecer las mayores garantías de fiabilidad a los administrados los controles serán efectuados exclusivamente por agentes que hayan recibido formación suficiente en esta disciplina, es decir, por agentes que hayan realizado el curso de especialidad en transporte.

9.2- Tarjeta de control.

Siempre que se practique el control de un tacógrafo digital deberá introducirse previamente la tarjeta de control de que dispone cada agente. Conviene recordar que el uso de esta tarjeta permite que el tacógrafo, la tarjeta de conductor y la propia tarjeta de control registren y almacenen la fecha y hora del control y la identificación del agente.

Del mismo modo, cuando el control de tiempos de conducción y descanso se efectúe en un vehículo provisto de tacógrafo analógico, el agente que realice el control hará constar día y hora del control, su número de identificación y firma en el reverso del disco diagrama que se halle en el tacógrafo.

Si en el desarrollo de la intervención se constata que en el período objeto de la inspección es el día en curso y los 28 días anteriores se ha realizado un control, salvo causa justificada, la inspección deberá efectuarse tomando en consideración las actividades o incidentes producidos a partir del momento en el que se practicó dicho control.

9.3.- Ausencia de tarjeta de conductor.

En los casos de deterioro o mal funcionamiento de la tarjeta de conductor o en caso de que no obre en su poder por robo o extravío, de ésta, el conductor deberá, presentar a los agentes de control las impresiones realizadas al inicio y al final de cada viaje, en las que deberán detallar las indicaciones relativas a los bloques de tiempo registrados por el aparato de control, haciendo constar en dichos documentos nombre y apellidos y número de permiso de conducir o número de tarjeta, además de su firma. En el caso de una doble tripulación, esta documentación será exigible a cada uno de los conductores.

Si en los supuestos señalados en los que el conductor tiene obligación de efectuar impresiones para reseñar sus actividades, no efectuara las mismas o no estuviera en disposición de presentarlas, se actuará de igual forma que si se tratara de una falta de discos diagrama o de tarjeta.

Si faltasen las impresiones del inicio de la jornada, pero no las correspondientes a la finalización de la misma, y se puede comprobar una anotación correlativa en los tiempos y kilómetros, no se denunciará el hecho de no haber efectuado las anotaciones al inicio de la jornada.

No se incluye el caso en que la tarjeta haya perdido su validez por la no renovación en el tiempo reglamentariamente establecido.

9.4.- Verificación de los tiempos de conducción y descanso y papel de impresión.

El análisis de los tacógrafos digitales o tarjetas de conductor se efectuará automáticamente por la aplicación de transporte facilitada a los Especialistas de Transporte de la Agrupación de Tráfico por la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por lo que el Agente actuante únicamente tendrá que seleccionar la infracción o infracciones que considere pertinente denunciar en cada momento atendiendo a las circunstancias inherentes al control.

En todo caso, sobre todo cuando el control se practique sobre discos diagrama, y sin perjuicio de una correcta ejecución de las funciones encomendadas a los agentes encargados de la vigilancia del transporte en carretera (especializados en esta materia) los controles se efectuarán con rapidez y eficacia, a fin de que se realicen en el menor tiempo posible y con el menor retraso para el conductor.

9.5.- Incidentes y fallos.

Debido a las modificaciones que se han ido produciendo que implican nuevos desarrollos del sistema del tacógrafo digital, se pueden producir incidentes y fallos, que aparecen al consultar el respectivo informe, sin que se puedan concretar muchas veces las causas que motivan esos incidentes y fallos que aparecen en los registros del tacógrafo.

Cuando éstos se hayan producido no significa que obligatoriamente estén motivados por una posible manipulación del tacógrafo. Se debe poner en conocimiento de las autoridades de transporte por carretera aquellas situaciones que pudieran conllevar presuntos fraudes o alteraciones de la información. En estos casos se imprimirán los documentos impresos de datos técnicos del vehículo, incidentes y fallos del tacógrafo, incidentes y fallos de la tarjeta de conductor y se remitirá a la Autoridad competente.

9.6.- Confiscación de tarjeta de conductor.

Cuando en la realización de un control se constate una tarjeta de tacógrafo falsificada, que se haya obtenido con declaraciones falsas o documentos falsificados o que esté siendo utilizada por un conductor que no es el titular, o que se encuentre sin validez administrativa, o cuando el conductor posea y/o utilice más de una tarjeta a su nombre, se denunciará el hecho y se retirará la tarjeta o tarjetas, la/s cual/es se adjuntará/n al boletín de denuncia para su remisión a la oficina provincial de transportes. En este caso se marcará en terminal de mano de la ATGC al levantar el correspondiente boletín de denuncia la casilla de “confiscación”

En este caso, se recuerda que el artículo 202 a) del ROTT que desarrolla el artículo 143.4 de la LOTT, contempla que las infracciones contempladas por el artículo 197.24 del ROTT, conllevan la correspondiente inmovilización.

10 - LIMITADOR DE VELOCIDAD.

A efectos de verificar el correcto funcionamiento del sistema de limitación de velocidad en vehículos con tacógrafo digital, se seguirá el siguiente procedimiento:

Se realizará el análisis con las Tablet de la AGTC en los que estén implementada la aplicación de transporte. Si se constata que existe al menos un incidente en el que la velocidad media es superior o igual a 93 km/hora para vehículos N2 y N3 y a 103 km/hora para vehículos M2 y M3, durante, al menos, 5 minutos, se procederá a su denuncia y se extraerá el documento impreso de "incidentes de exceso de velocidad"- que el propio tacógrafo genera para su inclusión en el expediente sancionador.

11.- Armonización de las actuaciones.

En aras a conseguir un mayor aprovechamiento de las prácticas de control en todo el territorio nacional sería conveniente que cualquier información que se considere de interés, cualquier duda que se presente en la realización de los controles o cualquier otra circunstancia que se considere relevante, sea remitida a esta Dirección General, al objeto de proceder a su procesamiento, análisis y posterior traslado de la resolución a todos los interesados. La información podrá enviarse a través de la siguiente dirección de correo electrónico sgit@mitma.es, con copia al Coronel de enlace de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Madrid, de junio de 2021

FUENTES

Reglamento CE nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo

Reglamento UE nº 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo

Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo

Ley 16/87 de Ordenación de los Transportes Terrestres

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres

Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo.

TRACE Transport Regulators Align Control Enforcement