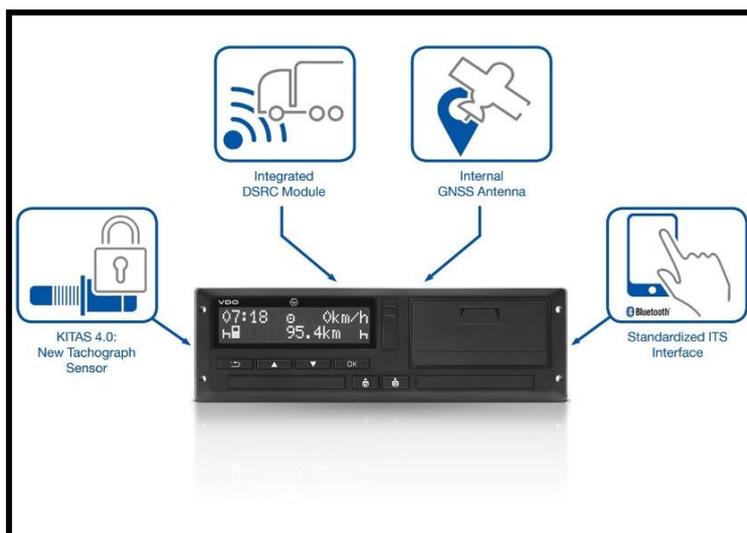


MANUAL DE INSPECCIÓN DE TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO Y DE TACÓGRAFO EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA



MANUAL DE INSPECCIÓN DE TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO Y DE TACÓGRAFO EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA

INTRODUCCIÓN	4
NORMATIVA APLICABLE	5
PARTE A: REGLAMENTO CE Nº 561/2006 TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO.	7
1.- ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL REGLAMENTO 561/2006 Y DEL AETR	7
1.1- ACUERDO ESPAÑA-MARRUECOS, respecto al descanso diario.....	9
1.2- EXENCIONES AL CUMPLIMIENTO DEL REGLAMENTO 561/2006.....	13
1.2.1- Exenciones al artículo 3 del Reglamento 561.....	13
1.2.2- Exenciones del Real Decreto 640/2007.....	15
1.2.3- Otras exenciones y particularidades del uso del tacógrafo.....	18
2.- TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DE DESCANSO	22
2.2.- TIEMPOS DE CONDUCCIÓN.....	25
2.2.1- Conducción diaria.....	26
2.2.2 - Conducción semanal.....	30
2.2.3.- Conducción bisemanal	32
2.2.4- Interrupción a la conducción.....	33
2.2.4.1- Conducción ininterrumpida para el caso excepcional de un único transporte internacional de viajeros	35
2.2.4.2- Conducción ininterrumpida en Islas (RD 1082/14).....	36
2.3. TIEMPOS DE DESCANSO	36
2.3.1- Descanso diario	36
2.3.2- Descanso diario en Islas (RD 1082/14).....	38
2.3.3- Descanso semanal (DS).....	39
2.3.3.1 Inicio del Descanso semanal antes de finalizar los 6 periodos de 24 horas	39
2.3.3.2- Infracciones según Reglamento UE 2016/403, recogidas en el ROTT.....	41
2.3.3.3- Inicio del Descanso semanal con posterioridad a los 6 periodos de 24 horas.....	42
2.3.3.4- Infracciones según Reglamento UE 2016/403, recogidas en el ROTT: Infracciones por iniciar el descanso semanal después de los 6 periodos de 24 horas	43
2.3.3.5- Descanso semanal en un transporte internacional de mercancías.....	43
2.3.3.6- Descanso semanal normal tomado en el vehículo.....	45
2.3.3.7- Descanso semanal cuando el conductor realiza un único servicio discrecional de transporte internacional de viajeros	47
2.3.3.8.- Descanso semanal en Islas (RD 1082/14)	48
2.3.4 - Organización del trabajo de los conductores	49
2.3.5- Interrupciones descanso diario y semanal viaje con vehículo en transbordador o tren	49
2.3.6- Exceder los tiempos de conducción en circunstancias excepcionales para llegada al centro operaciones o residencia del conductor	50
2.3.7- Inmovilizaciones.....	51
2.3.8- Caso particular del transporte de abejas	52
PARTE B REGLAMENTO UE 165/2014 TACÓGRAFO EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA	54
1.- ÁMBITO DE APLICACIÓN.....	54
2.- DISPOSICIONES RELATIVAS A LA UTILIZACIÓN DE LOS TACÓGRADOS, INSERCIÓN DEL DISCO DIAGRAMA U HOJA DE REGISTRO, TARJETA DE CONDUCTOR Y ANOTACIONES MANUALES.....	54

2.1 - OBLIGACIONES DEL CONDUCTOR.....	54
2.2- FORMA DE UTILIZAR EL TACÓGRAFO POR EL CONDUCTOR.....	56
2.3- CASO PARTICULAR DE USO DEL TACÓGRAFO EN ACTIVIDADES EXENTAS EN TRANSPORTES REGULARES DE HASTA 50 KILÓMETROS	59
2.4 - JUSTIFICACIÓN CUANDO SE HA CONDUCIDO UN VEHÍCULO EXCLUIDO DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL REGLAMENTO (CE) N° 561/2006	63
2.5 - JUSTIFICACIÓN DE BAJAS POR ENFERMEDAD, VACACIONES U OTROS MOTIVOS	65
2.5.1- Equivalencia entre las casillas del certificado de actividades y el artículo 34.5b)	66
3. - DOCUMENTACIÓN QUE EL CONDUCTOR DEBE APORTAR EN UN CONTROL EN CARRETERA.....	66
4.- INFRACCIONES POR INCUMPLIMIENTOS R 165/2014.....	67
5. – INMOVILIZACIONES.....	72

INTRODUCCIÓN

El tacógrafo es un aparato de control que se instala a bordo de ciertos vehículos dedicados a la realización de transporte por carretera, para visualizar, registrar, imprimir, almacenar y enviar automática o semiautomáticamente datos relativos a la marcha, incluida la velocidad, de dichos vehículos, así como determinados períodos de actividad de sus conductores.

Desde la aparición de los primeros tacógrafos analógicos hasta la introducción de los tacógrafos digitales en 2006, de los tacógrafos inteligentes en 2014 hasta la situación actual, en la que se está llevando a cabo la implantación de la versión 2 del tacógrafo inteligente (obligatorio a partir de agosto de 2023), ha supuesto la aparición de numerosa normativa. Esto dificulta su comprensión tanto por parte del sector, obligado a cumplirla, como por parte de las autoridades de control, obligadas a comprobar el cumplimiento de la misma.

La función principal de los tacógrafos es la de registrar las actividades que realizan los conductores y los tiempos de duración de las mismas, que permita comprobar el cumplimiento de la normativa sobre tiempos de conducción y descanso de los trabajadores profesionales dedicados al sector del transporte por carretera. Esta normativa establece los tiempos máximos de conducción diarios, semanales o bisemanales que pueden realizar los conductores, y también los descansos mínimos diarios o semanales que deben realizar dichos conductores y cómo realizarlos.

El objetivo del presente manual es aclarar, en lo posible, cuál es la normativa aplicable en el sector del transporte por carretera y, en particular, la normativa de tiempos de conducción y descanso aplicable, así como la legislación nacional aplicable relativa a las infracciones y sanciones por incumplimiento de dicha normativa. Se incluirán ejemplos de situaciones comunes y casuísticas que suelen producirse con cierta habitualidad y de cómo proceder ante ellas.

Existe además otra normativa relativa a la calibración del tacógrafo, que no es objeto de detalle en este manual.

Desde el año 2010 la Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestre ha elaborado una serie de Instrucciones Circulares para dar respuesta a numerosas dudas sobre la aplicación de los Reglamentos de tiempos de conducción y descanso y de tacógrafo, destinadas a servir de ayuda y de coordinación a las autoridades de inspección (CCAA, Agentes de control en carretera, etc.). Sin embargo, en este momento parece más oportuno elaborar este manual en sustitución de esas circulares, que sea de uso público y que sirva también de clarificación para el sector.

NORMATIVA APLICABLE

Reglamento CE n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo y del Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera. En adelante, Reglamento 561/2006.

Reglamento (UE) n° 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera. En adelante, Reglamento 165/2014.

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. En adelante, Reglamento 1054/2020.

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. En adelante **LOTT**.

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

Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, por el que se modifican los Reglamentos de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestre y otras normas reglamentarias en materia de formación de los conductores de vehículos de transporte por carretera, de documentos de control en relación con los transportes por carretera, de transporte sanitario por carretera, de transportes de mercancías peligrosas y del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

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 adelante, Real Decreto 640/2007.

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 2300 kilómetros cuadrados. En adelante, Real Decreto 1082/2014.

AETR. Acuerdo Europeo sobre trabajo de las tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR), de 1 de julio de 1970.

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. (Brexit)

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.

El manual se ha dividido 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, teniendo en cuenta las modificaciones introducidas por el Reglamento 1054/2020, que han entrado en vigor el 21 de agosto de 2020.

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

El Reglamento establece las normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso que han de cumplir los conductores de transporte por carretera de mercancías y viajeros. Su fin es la armonización de las condiciones de competencia entre modos de transporte terrestre, especialmente en lo referido al sector de la carretera, y la mejora de las condiciones de trabajo y la seguridad vial.

Adicionalmente, el Reglamento tiene como objetivo la mejora de las prácticas de control y de aplicación en los Estados miembros, además de mejorar las prácticas laborales en el sector del transporte por carretera.

Este Reglamento tiene tres objetivos fundamentales: mejorar las condiciones sociales de los conductores, mejorar la seguridad en las carreteras y velar por la competencia leal entre las empresas de transporte.

1.- ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL REGLAMENTO 561/2006 y del AETR

El artículo 2 del R 561/2006 establece que se aplicará al transporte por carretera:

Art.2.1: Se aplicará el reglamento 561/06 **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
- 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.

Art.2.2: Se Aplicará el R 561/06, **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 (Noruega, Islandia y Liechtenstein).

Art.2.3: Se aplicará el AETR a las operaciones de transporte internacional por carretera que se efectúen en parte en algún lugar fuera de las zonas descritas en el artículo 2.2, es decir, **se aplicará el AETR** en los siguientes casos:

- 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.

A partir del 1 de enero de 2021, el acuerdo de salida del Reino Unido de la UE (Brexit) especifica las normas sobre tiempos de conducción y descanso, tacógrafo e instalación y uso de estos aparatos, que coinciden con lo dispuesto en los Reglamentos 561/2006 y 165/2014. Únicamente, 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 27 Países de la Unión Europea en 2021 son: Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, República Checa, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumanía y Suecia.



Los países contratantes del AETR, a 27 de mayo de 2021, son 51 (en el siguiente cuadro se han señalado las casillas en gris de los países UE):

Albania	Eslovaquia	Letonia	Reino Unido e Irlanda del Norte
Alemania	Eslovenia	Liechtenstein	República de Moldavia
Andorra	España	Lituania	Rumania
Armenia	Estonia	Luxemburgo	San Marino
Austria	Finlandia	Malta	Serbia

Azerbaiyán	Francia	Mónaco	Suecia
Bielorrusia	Federación Rusa	Montenegro	Suiza
Bélgica	Georgia	Macedonia del Norte	Tayikistán
Bosnia y Herzegovina	Grecia	Noruega	Turquía
Bulgaria	Hungría	Países Bajos	Turkmenistán
Croacia	Irlanda	Polonia	Ucrania
Chipre	Italia	Portugal	Uzbekistán
Dinamarca	Kazajstán	República Checa	

En principio, la adhesión al Acuerdo AETR estaba limitado a países europeos, pero, en octubre de 2017 se propuso un cambio en el artículo 14 de AETR para permitir la adhesión al Tratado de países EUROMED interesados en adherirse al Acuerdo AETR. Esto significa que en los próximos años es posible que países como Argelia, Jordania, Líbano, Marruecos, Túnez, Egipto o Israel soliciten su adhesión formal a dicho acuerdo internacional.

No obstante, por el momento, estos países no son firmantes de AETR y, a los efectos de este documento, son considerados como “países terceros”.

1.1- ACUERDO ESPAÑA-MARRUECOS, respecto al descanso diario

Marruecos es, por el momento, un país tercero, por lo que todo transporte que se inicie en territorio marroquí con destino o tránsito por el territorio español, estará sujeto al Acuerdo bilateral firmado entre ambos países (España y Marruecos). 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 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 un descanso de duración similar a la de un 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 cuando este no pueda justificar que lo ha tomado anteriormente a su entrada en España.

Ejemplos de normativa aplicable en operaciones de transporte internacional¹.

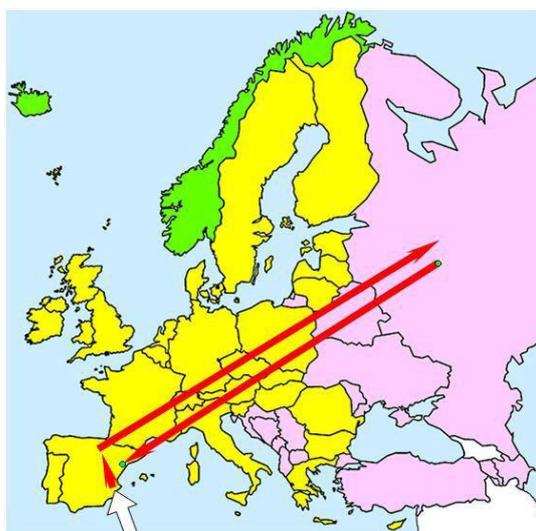
Ejemplo 1: Transporte entre Marruecos y Bielorrusia

Transporte entre Marruecos (país tercero) y Bielorrusia (país AETR). Si este transporte se realiza por una empresa establecida en Marruecos (vehículo matriculado en Marruecos), se

¹ Fuente: TRACE Transport Regulators Align Control Enforcement.

aplicará el AETR desde el momento que el vehículo entra en el espacio de la UE o del AETR, es decir, desde el momento que entra en España, hasta su destino final. Sin embargo, si esta operación de transporte se realiza por una empresa establecida en un país de la UE (por ejemplo, una empresa francesa), o en un país AETR (por ejemplo, Turquía), sería de aplicación el AETR en todo el trayecto.

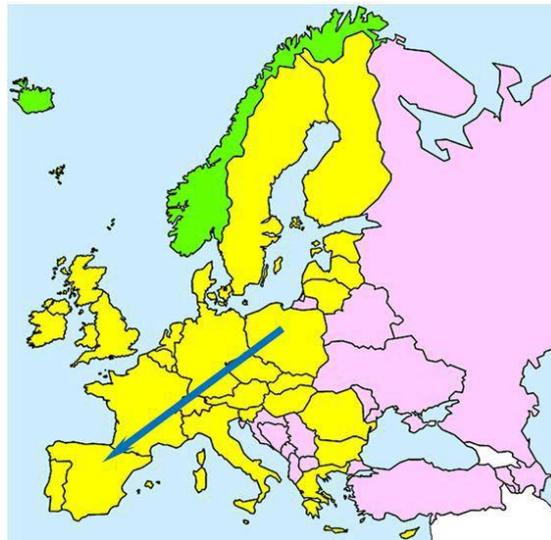
Ejemplo operación vehículo tercer país no AETR: un vehículo matriculado en Marruecos (un país «tercero» no AETR) deberá respetar las normas AETR cuando viaje a la UE o la atraviese en tránsito desde su entrada a la UE o a un país signatario del AETR.



En el gráfico se señala como el vehículo ingresa en territorio de la UE cuando entra por España y, a partir de ese momento, se le aplica el AETR. En este caso se aplica también el Acuerdo España-Marruecos exigiendo un descanso diario de al menos 9 horas.

Ejemplo 2: Operación de transporte realizado exclusivamente en la UE:

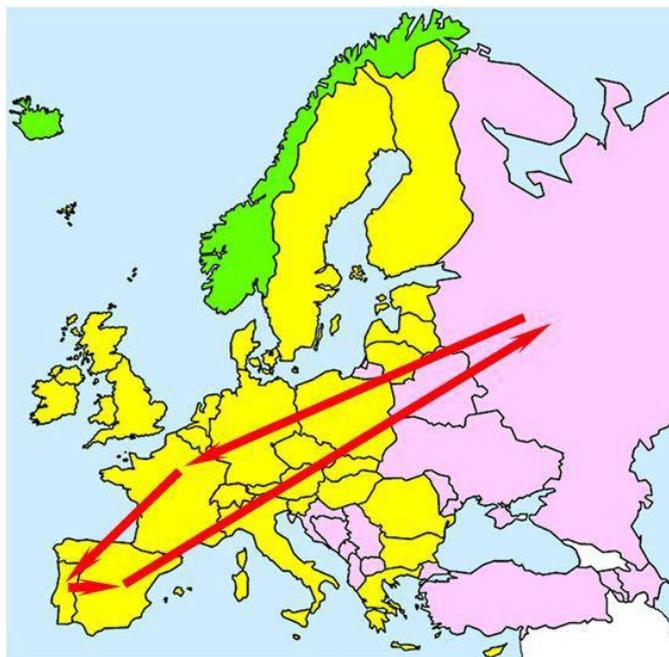
- a) Conducción de un vehículo matriculado en Polonia en un trayecto de Polonia a España, es un transporte interior dentro de la UE, entra en el ámbito de aplicación del R 561/2006.
- b) Misma operación de transporte, entre Polonia y España, realizada por un vehículo matriculado en Suiza, o en Noruega. El R 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.



Ejemplo 3: Operación de transporte internacional realizado por un vehículo matriculado en un país AETR no UE:

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 en todo el trayecto.

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



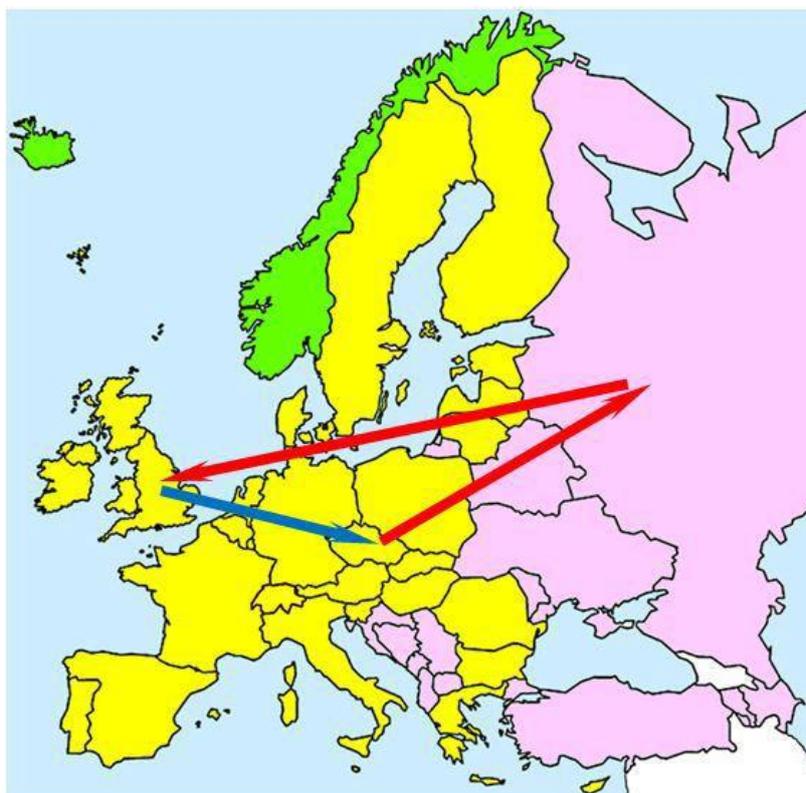
Se entiende que son descargas parciales de mercancías que forman parte de una única operación de transporte.

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 caso de detectarse un transporte de estas características sería una infracción, siendo el hecho infringido realizar transporte sin autorización.

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.

Ejemplo 4: empresa del Reino Unido (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.



1.2- EXENCIONES AL CUMPLIMIENTO DEL REGLAMENTO 561/2006

El artículo 3 del Reglamento 561/2006, establece una serie de vehículos a los que no se le aplica el mismo. Estas son exenciones de carácter general, es decir, son aplicables con independencia del Estado Miembro de la UE.

Por otra parte, el Reglamento 561/2006 contempla la posibilidad de exceptuar otra serie de transportes en su artículo 13, aunque estas exenciones son potestativas de los estados miembros, es decir, que cada estado debe decidir si considera oportuno exceptuarlas o no, y en qué términos, dentro de su territorio. En el caso de España, se han considerado estas exenciones del artículo 13 y se han incorporado al régimen jurídico nacional mediante el Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo.

El citado Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, establece en su artículo 2, que de acuerdo con el 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 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.

1.2.1- 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;
- 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.

Nota: 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.

- 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.

1.2.2- Exenciones del Real Decreto 640/2007

En virtud del artículo 13 del Reglamento 561/2006, a nivel nacional se han establecido otras excepciones, mediante el Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo.

Este Real Decreto dispone que no será obligatorio en España el cumplimiento de las obligaciones impuestas en los Reglamentos 561/2006 y 3821/85 (derogado y sustituido por el Reglamento 165/2014) 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 estos, 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 diferencias 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) 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.
- o) 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. **ESTAS NUEVAS EXCEPCIONES NO SON APLICABLES EN ESPAÑA EN TANTO NO SE MODIFIQUE EL Real Decreto 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;*
- 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;*
- r) *vehículos usados para transportar hormigón preamasado.*

1.2.3- Otras exenciones y particularidades del uso del tacógrafo

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.



Como ejemplo de operaciones que pueden considerarse no incluidas dentro de la aplicación del Reglamento, al no realizar transporte.

- **Carta de la Comisión a Leaseurope:**

En una carta enviada a Leaseurope por la Comisión Europea, se ha recomendado que la conducción de vehículos de transporte de mercancías y pasajeros quede excluida del ámbito del Reglamento 561/2006 cuando el conductor nunca realice actividades de transporte de mercancías o pasajeros como parte de su trabajo (es decir, que su contrato laboral no sea el de conductor).

Esta interpretación no es compartida por todos los EM, en el caso de España, compartimos esta interpretación. Por lo que antes de realizar un control, es preciso analizar si ese vehículo o esa operación está dentro del ámbito de aplicación del Reglamento 561/06 o si no lo está.

De esta interpretación se deriva que se consideran excluidas del ámbito de aplicación Reglamento 561/06 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 o sucursales de alquiler de la marca.
- los mecánicos y técnicos que pueden recoger y entregar vehículos vacíos para su reparación o para llevar vehículos vacíos a la inspección anual.

- **Exención de la instalación y uso del tacógrafo. Obligación del uso del tacógrafo.**

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, o un

autobús que realiza transporte regular de viajeros cuando el trayecto del servicio no supere los 50 km (art.3.a), etc.

Tampoco están obligados a la instalación ni al uso del tacógrafo los vehículos que se utilicen *únicamente* para realizar operaciones de transportes exceptuadas por 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, y este tiene que ser utilizado según se recoge en el artículo 34, del Reglamento 165/2014.

No obstante, lo anterior, aunque se estén realizando operaciones de transporte EXENTAS, si el vehículo lleva instalado un tacógrafo, **el conductor estará obligado a utilizarlo**. Por ejemplo, en el caso de servicios regulares de menos de 50 km, si el vehículo lleva instalado un tacógrafo, el conductor debe introducir su tarjeta y accionar la tecla “OUT” del tacógrafo.

Aunque el caso de las conducciones del apartado a) del artículo 3, se haya elegido como ejemplo, la mecánica expuesta para el uso del tacógrafo es aplicable a todos los apartados del artículo 3 del reglamento 561/2006 y a las excepciones del Real Decreto 640/2007. Es decir, cuando el vehículo vaya equipado de tacógrafo, aunque se estén realizando operaciones de transporte exentas, el conductor deberá insertar su tarjeta en el tacógrafo. (ojo, ver si esta parte, en verde, es redundante).

Sin embargo, aunque se estén realizando operaciones de transporte exentas del cumplimiento del Reglamento 561/06, 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.

Conducciones mixtas:

- **Combinación de conducciones exentas y no exentas en la misma jornada o en distintas jornadas (que denominaremos conducciones mixtas):**

Denominaremos “**conducciones puras**” a aquellas situaciones en las que el conductor participa, de manera habitual, solo en operaciones de transporte que están exentas del cumplimiento del Reglamento 561/06. Y también cuando el conductor realiza habitualmente solo operaciones de transporte sujetas al cumplimiento del Reglamento 561/06.

Por otra parte, denominaremos “**conducciones mixtas**” a aquellas situaciones en las que el conductor conduce en operaciones exentas y en operaciones incluidas dentro del ámbito de aplicación del Reglamento 561/06, o bien dentro de una misma jornada, o bien en jornadas diferentes.

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 de “conducciones puras”. Otro supuesto es que el conductor, además de realizar esas operaciones exentas del artículo 3.a), es decir, conductor de líneas regulares de menos de 50 km, también realice otras conducciones no exentas, y en estos casos consideraremos que realiza “conducciones mixtas”.

En estos casos, hay que tener en cuenta que las conducciones realizadas en operaciones de transporte exentas, tienen la consideración de “otro trabajo” según establece el artículo 6.5 del Reglamento 561/2006:

Art.6.5) El conductor deberá registrar como «otro trabajo» cualquier período transcurrido tal como se describe en el artículo 4, letra e), 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 (...). 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.

Art.4.e) «otro trabajo»: 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;

El problema está en que dentro del período de análisis habrá conducciones exentas, que tendrán la consideración de otros trabajos, que habrá que analizar junto con las conducciones no exentas y los descansos de ese período de análisis. Estas conducciones exentas 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.

Ejemplos de situaciones de conducciones mixtas:

- 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 deberá utilizar los dispositivos de conmutación del tacógrafo que establece el Reglamento 165/2014, accionando la función “OUT”. De esta forma, el tacógrafo seguirá registrando la actividad de conducción como “conducción” pero a la hora de hacer el análisis

de acuerdo al cumplimiento del reglamento de tiempos de conducción y descanso, esta actividad de conducción se considerará como “otros trabajos”.

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.

Desplazamiento para hacerse cargo de un vehículo.

Art.9.2 (Reglamento 561/2006): Cualquier tiempo utilizado en viajar a un lugar para hacerse cargo de un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, o en volver de ese lugar, cuando el vehículo no se encuentre ni en el domicilio del conductor ni en el centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor, no se considerará como descanso o pausa excepto cuando el conductor se encuentre en un ferry o tren y tenga acceso a una cabina para dormir, cama o litera.

Art.9.3 (Reglamento 561/2006): Se considerará como «otro trabajo» el tiempo utilizado por un conductor en conducir un vehículo no comprendido en el ámbito de aplicación del presente Reglamento hasta o desde un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, cuando el vehículo no se encuentre ni en el domicilio del conductor ni en el centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor.

Ejemplo 1: un conductor empleado en una empresa cuya sede está en Sevilla, que inicia habitualmente su jornada laboral en la sede de la empresa, en Sevilla, recibe las instrucciones de desplazarse a Almería para recoger un vehículo de la empresa y empezar allí una operación de transporte. El tiempo empleado por ese conductor para desplazarse desde la sede de la empresa, en Sevilla, hasta Almería para hacerse cargo del vehículo se considera como “otros trabajos”. Este conductor, cuando se haga cargo del vehículo, deberá registrar en el tacógrafo ese tiempo de desplazamiento como otros trabajos.

Ejemplo 2: el conductor de una empresa con sede en Sevilla, tiene que hacer su descanso semanal en Zaragoza. La empresa ofrece un alojamiento en Zaragoza para que el conductor haga allí su descanso semanal, pero el conductor decide no aceptar ese ofrecimiento de la empresa y utilizar ese tiempo de descanso haciendo turismo y desplazarse, por sus medios, a otra parte (por ejemplo, irse a un sitio de playa). El tiempo de desplazamiento desde el lugar donde ha pasado ese tiempo de descanso (en la playa), hasta volver a hacerse cargo del vehículo, se considera un desplazamiento particular, y no deberá registrarse como otros trabajos. A todos los efectos, su jornada se iniciará en el momento en el que vuelva a hacerse cargo del vehículo.

2.- TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DE DESCANSO

2.1.- DEFINICIONES

El artículo 4 del Reglamento 561/2006, contiene las definiciones de los conceptos que se manejan en el propio Reglamento. A continuación, se incluyen todas ellas, aunque

posteriormente se volverán a incluir las que sean necesarias dentro del contexto de otros apartados al objeto de clarificar los mismos.

El Artículo 4 del Reglamento 561/2006 establece que, a los efectos de ese Reglamento, se entenderá por:

a) **«transporte por carretera»:** todo desplazamiento realizado total o parcialmente por una carretera abierta al público de un vehículo, vacío o con carga, destinado al transporte de viajeros o de mercancías;

b) **«vehículo»:** un vehículo de motor, un tractor, un remolque o un semirremolque o un conjunto de estos vehículos, tal como se definen dichos términos a continuación:

— **«vehículo de motor»:** todo vehículo provisto de un dispositivo de propulsión que circule por carretera por sus propios medios, distinto de los que se desplazan permanentemente sobre carriles, y destinado normalmente al transporte de viajeros o de mercancías,

— **«tractor»:** todo vehículo provisto de un dispositivo de autopropulsión que circule por carretera, distinto de los que se desplazan permanentemente sobre carriles, y concebido especialmente para tirar de remolques, semirremolques, herramientas o máquinas, o para empujarlos o accionarlos,

— **«remolque»:** todo vehículo de transporte destinado a ser enganchado a un vehículo de motor o a un tractor,

— **«semirremolque»:** un remolque sin eje delantero, acoplado de forma que una parte importante de su peso y del peso de su carga sea soportada por el tractor o el vehículo de motor;

c) **«conductor»:** toda persona que conduzca el vehículo, incluso durante un corto período, o que esté a bordo de un vehículo como parte de sus obligaciones para conducirlo en caso de necesidad;

d) **«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;

e) **«otro trabajo»:** 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;

f) **«descanso»:** cualquier período ininterrumpido durante el cual un conductor pueda disponer libremente de su tiempo;

g) **«período de descanso diario»:** el período diario durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un «período de descanso diario normal» o un «período de descanso diario reducido»:

- **«período de descanso diario normal»:** cualquier período de descanso de al menos 11 horas. Alternativamente, el período de descanso diario normal se podrá tomar en dos períodos, el primero de ellos de al menos tres horas ininterrumpidas y el segundo de al menos 9 horas ininterrumpidas,
 - **«período de descanso diario reducido»:** cualquier período de descanso de al menos 9 horas, pero inferior a 11 horas;
- h) «período de descanso semanal»:** el período semanal durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un «período de descanso semanal normal» o un «período de descanso semanal reducido»:
- **«período de descanso semanal normal»:** cualquier período de descanso de al menos 45 horas,
 - **«período de descanso semanal reducido»:** 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;
- i) «semana»:** el período de tiempo comprendido entre las 00.00 del lunes y las 24.00 del domingo;
- j) «tiempo de conducción»:** el tiempo que dura la actividad de conducción registrada:
- automática o semiautomáticamente por un aparato de control tal como se define en el anexo I y en el anexo IB del Reglamento (CEE) no 3821/85, o
 - manualmente de conformidad con el artículo 16, apartado 2, del Reglamento (CEE) no 3821/85;
- k) «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;
- l) «tiempo semanal de conducción»:** el tiempo acumulado total de conducción durante una semana;
- m) «masa máxima autorizada»:** la masa máxima admisible del vehículo dispuesto para la marcha, incluida la carga útil;
- n) «servicios regulares de viajeros»:** los servicios nacionales e internacionales a los que se refiere el artículo 2 del Reglamento (CEE) no 684/92 del Consejo, de 16 de marzo de 1992, por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses;
- o) «conducción en equipo»:** la situación en la que, durante cualquier período de conducción entre cualesquiera dos períodos consecutivos de descanso diario, o entre un período de descanso diario y un período de descanso semanal, haya al menos dos conductores en el

vehículo que participen en la conducción. Durante la primera hora de conducción en equipo, la presencia de otro conductor o conductores es optativa, pero durante el período restante es obligatoria;

p) «empresa de transporte»: cualquier persona física o jurídica, o cualquier asociación o grupo de personas sin personalidad jurídica, con o sin ánimo de lucro, o cualquier organismo oficial, tanto si tiene personalidad jurídica propia como si depende de una autoridad que tenga dicha personalidad, cuya actividad sea el transporte por carretera, que actúe por cuenta de otro o por cuenta propia;

q) «período de conducción»: el 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;

r) «transporte no comercial»: todo transporte por carretera, excepto el transporte por cuenta ajena o por cuenta propia, por el que no se reciba remuneración directa o indirecta alguna y que no genere, directa o indirectamente, ningún tipo de ingresos para el conductor del vehículo o terceros y que no esté vinculado a una actividad profesional o comercial.

2.2.- TIEMPOS DE CONDUCCIÓN

Los artículos 6 al 9 del Reglamento 561/06 establecen los tiempos máximos de conducción diaria, semanal y bisemanal que pueden hacer los conductores que realicen operaciones de transporte comercial, y los tiempos mínimos de descanso que deben hacer estos conductores, además establece cómo realizar estas conducciones y estos descansos.

A continuación, se detalla de forma separada cada uno de estos conceptos, aunque, en parte, son conceptos interrelacionados. Por ejemplo, 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. Es decir, para poder determinar cuál es el período de conducción, habrá que tener claro los conceptos de “período de descanso” y de “pausa”.

Es por ello que, entender lo que pueden hacer los conductores, es sencillo, pero llevado al caso real y determinar si este ha cometido o no infracción es, en general, más complicado.

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;

2.2.1- Conducción diaria

El Artículo 6.1 del Reglamento 561/06 establece que:

*El tiempo diario de conducción no será superior a **nueve horas**.*

*No obstante, el tiempo diario de conducción podrá ampliarse como máximo **hasta 10 horas no más de dos veces durante la semana**.*

Según la definición 4.k), 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.



Se asume que esta definición incluye asimismo la conducción entre períodos de descanso semanales y períodos de descanso diarios, o entre dos períodos de descanso semanales (aunque esto último es bastante improbable).

Según la definición 4.q), se considera “**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 tanto, un período diario de conducción estará formado por varios períodos de conducción que pueden ser continuados o interrumpidos, tal como se puede observar en el siguiente gráfico:



De las definiciones anteriores se observa que, para comprobar el cumplimiento de los requisitos de conducción diaria, es preciso establecer cuál es el período de análisis, es decir, el período de conducción diaria y, a partir de ahí, ver si se ha superado o no el tiempo máximo de conducción diaria.

Teniendo en cuenta que el artículo 6.2 del Reglamento 561/06 establece que “el tiempo de conducción semanal no superará las 56 horas...” se podría dar una distribución de conducciones diarias a lo largo de tres semanas consecutivas como la que figura en el siguiente esquema:

S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J
Semana 1		Semana 2						Semana 3						Semana 4					
Periodo de descanso semanal (semana 1)		Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Periodo de descanso semanal (semana 2)	Conducción 10 horas	Conducción 10 horas	Conducción 10 horas	Conducción 10 horas	Conducción 9 horas	Conducción 5 horas	Periodo de descanso semanal (semana 3)		Conducción 10 horas	Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Conducción 10 horas	
		4 periodos de 24 horas						6 periodos de 24 horas								4 periodos de 24 horas			

Otro concepto importante a tener en cuenta cuando hablamos de conducciones, sean diarias, semanales o bisemanales es el de “**semana**”, cuya definición es: “el período de tiempo comprendido entre las 00.00 del lunes y las 24.00 del domingo”

Es decir, que cuando se dice que “*tiempo diario de conducción podrá ampliarse como máximo hasta 10 horas no más de dos veces durante la semana*” debe interpretarse como que esta ampliación conducción diaria máxima de 9 horas hasta 10 horas, solo puede producirse dos veces entre las 00:00 horas del lunes y las 24:00 horas del domingo siguiente. Esto no impide que puedan darse casos como el del esquema anterior, donde hay cuatro días seguidos en los que se conduce hasta 10 horas, dado que las dos primeras jornadas en las que se conduce hasta 10 horas corresponden a una semana, y las dos siguientes corresponden a la siguiente semana.

Caso 1: Otro hecho a tener en cuenta es qué ocurre cuando una jornada tiene lugar entre dos semanas consecutivas, por **ejemplo**, un conductor que inicia su jornada un domingo, empezando a conducir a las 20:00 horas y termina a las 6:00 horas. En este caso, el tiempo de conducción diario de esa jornada es la suma de todas las conducciones de esa jornada (es decir, entre el descanso diario anterior y el descanso diario o semanal siguiente), sin embargo, solo la conducción que se produzca entre las 20:00 horas hasta las 24:00 horas se computará a la primera semana, y la que se produzca a partir de las 24:00 (hasta las 6:00) se computará como conducción de la semana siguiente.

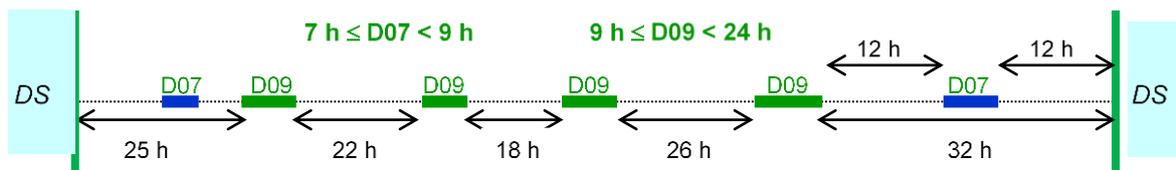
Caso 2: para determinar si se ha producido infracción en una jornada que tiene lugar entre dos semanas, por ejemplo, porque se ha producido una conducción diaria de hasta 10 horas, habiendo tenido lugar en la semana anterior ya dos jornadas de 10 horas. En esta situación habrá que ver a qué semana se asigna esta jornada, dado que, en principio podría asignarse a la semana en la que se inicia esa jornada, o a la semana

en que finaliza esa jornada. El reglamento 561/06 no da respuesta a esta situación, por lo que no todas las autoridades de control de todos los EM siguen el mismo criterio.

Otro ejemplo sobre este mismo caso sería que tanto en la primera semana como en la segunda semana, hubiese dos jornadas de conducción de hasta 10 horas, y otra jornada de hasta 10 horas entre las dos semanas. En ese caso, claramente hay una infracción, pero habrá que decidir a qué semana se le imputa.

Caso 3: hay situaciones en las que aparecen infracciones de exceso de conducción diaria, motivadas por la no realización de los descansos diarios o semanales. Es decir, que no es posible establecer correctamente los períodos de conducción diaria, por no encontrar los descansos diarios que, como define el reglamento, son períodos de descanso continuados de al menos 9 horas, es decir, que se producen períodos de conducción diaria excesivamente largos. En estos casos, más que producirse una infracción de exceso de conducción, lo que se produce es una falta de descanso diario. Para dar una solución a estas situaciones, la Comisión Europea aprobó una Decisión, por la cual, a efectos únicamente de establecer los períodos de conducción diaria, se consideraba que en caso de que no se encontrasen descansos continuados de al menos 9 horas, si se encontraba un descanso continuado de al menos **7 horas**, que se tomase ese descanso como el fin del período de conducción diaria.

Ejemplo: supongamos una situación en la cual entre el final de un descanso semanal (DS) y el descanso de al menos 9 horas (DD), transcurren 25 horas, y en ese período, la conducción máxima no supera las 9 ó 10, según corresponda, en ese caso, tendríamos un período de conducción diaria (PCD) entre ese DS y el DD. El siguiente PCD sería de 22 h e iría entre dos descansos de al menos 9 horas. El siguiente PCD sería de 18 h, e iría entre dos DD. El siguiente, de 26 horas, también entre dos DD. Y el último sería de 32 horas, e iría desde un DD de 9 horas hasta un descanso semanal. Si en este último se observa un exceso de conducción se buscaría si en ese período hay un descanso continuado de al menos 7 horas. Si se encontrase, se dividiría ese período de 32 horas en dos PCD y se analizaría si en cada uno de ellos hay infracción. A veces, al dividir ese período, ocurre que ya no hay infracción de exceso de conducción diaria. En el siguiente esquema se puede ver, de forma gráfica, este ejemplo.



Infracciones de tiempos de conducción diarios según Reglamento 2016/403, recogidas en el ROTT

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

Artículo 197.42.1 ROTT (140.37.1 LOTT; grupo 1, apartados 4 y 7 Reglamento 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. IMG: Muy Grave y no conlleva Pérdida de Honorabilidad Directa

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 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 periodos 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

2.2.2 - Conducción semanal

El Artículo 6.2 del Reglamento 561/06 establece que:

*El tiempo de conducción semanal no superará **las 56 horas** y no implicará que se exceda el tiempo semanal de trabajo máximo, fijado en la Directiva 2002/15/CE.*

Además, el artículo 6.4 del Reglamento dice:

Los tiempos diario y semanal de conducción incluirán todas las horas de conducción en el territorio comunitario o de un país tercero.

Se trata de evaluar 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 toda la conducción acumulada desde las 0:00 horas de un lunes hasta las 24:00 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.

Ejemplo: a continuación, se puede ver un esquema con una distribución correcta de los tiempos de conducción diaria y semanal, y también de los descansos semanales. Cabe señalar, en la semana 2, que la conducción semanal es la suma de todas las conducciones que se producen en la semana natural, con independencia de que haya un descanso semanal en medio de esa semana.

S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J
Semana 1		Semana 2						Semana 3						Semana 4					
Período de descanso semanal (semana 1)		Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Período de descanso semanal red. (semana 2)	Conducción 10 horas	Conducción 10 horas	Conducción 10 horas	Conducción 10 horas	Conducción 9 horas	Conducción 5 horas	Período de descanso semanal (semana 3)			Conducción 10 horas	Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Conducción 10 horas
4 periodos de 24 horas		4 periodos de 24 horas				6 periodos de 24 horas						4 periodos de 24 horas							
Tiempo semanal de conducción: 56 horas							Tiempo semanal de conducción: 34 horas						Tiempo semanal de conducción: 38 horas						

Infracciones de conducción semanal según Reglamento UE 2016/403, recogidas en el ROTT

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

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

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

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

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.

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

2.2.3.- Conducción bisemanal

El Artículo 6.3 del Reglamento 561/06 establece que:

El tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas no será superior a 90 horas.

Se trata de evaluar el tiempo de conducción total acumulado durante dos semanas, es decir, entre las 00:00 horas del lunes de una semana 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. Es decir, que la conducción semanal de una determinada semana afectara a la conducción semanal de la anterior y de la siguiente.

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

Ejemplo: a continuación, se puede ver un esquema con una distribución correcta de los tiempos de conducción diaria, semanal y bisemanal, y también de los descansos semanales. Cabe destacar que, aunque el máximo de conducción de una semana son 56 horas, como el máximo de conducción en dos semanas es de 90 horas, si en una semana se conduce “al límite”, las dos semanas anterior y siguiente, se tendrá que conducir menos horas.

		Semana 1					Semana 2					Semana 3					Semana 4					Semana 5					Semana 6																							
S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D
		Conducción 7 horas	Conducción 8 horas	Conducción 8 horas	Conducción 8 horas	Conducción 10 horas	Conducción 10 horas	Conducción 10 horas	Conducción 10 horas	Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Conducción 8 horas	Conducción 8 horas	Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Conducción 10 horas	Conducción 9 horas	Conducción 10 horas	Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Conducción 8 horas	Conducción 8 horas	Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Conducción 5 horas	Conducción 5 horas	Conducción 7 horas	Conducción 7 horas	Conducción 10 horas	Conducción 10 horas	Conducción 9 horas														
		3 periodos de 24 horas			6 periodos de 24 horas						5 periodos de 24 horas					6 periodos de 24 horas					5 periodos de 24 horas					6 periodos de 24 horas																								
		Tiempo semanal de conducción					Tiempo semanal de conducción					Tiempo semanal de conducción					Tiempo semanal de conducción					Tiempo semanal de conducción					Tiempo semanal de conducción																							
		Tiempo de conducción en dos semanas (semanas 1 y 2)					Tiempo de conducción en dos semanas (semanas 3 y 4)										Tiempo de conducción en dos semanas (semanas 5 y 6)																																	
						Tiempo de conducción en dos semanas (semanas 2 y 3)					Tiempo de conducción en dos semanas (semanas 4 y 5)																																							

Infracciones de conducción bisemanal según Reglamento 2016/403, recogidas en el ROTT

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

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

Artículo 197.42.7 ROTT (grupo 1, apartado 12 Reglamento 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 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
$PCB \geq 112 \text{ h } 30$	$105 \text{ h} \leq PCB < 112 \text{ h } 30$	$100 \text{ h} \leq PCB < 105 \text{ h}$	$PCB < 100 \text{ H}$

PCB: periodo de conducción bisemanal

2.2.4- Interrupción a la conducción

El Artículo 7 del Reglamento 561/06 establece que:

*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.

*Un conductor que participe en la **conducción en equipo** podrá hacer una pausa de cuarenta y cinco minutos en un vehículo conducido por otro conductor, a condición de que no se dedique a asistir a este último.*

Según la definición 4.d), se considera «**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.

De esta definición se deduce claramente que cualquier actividad de conducción no interrumpe un período de conducción y, que la realización de otros trabajos, tampoco interrumpen la conducción.

Por otra parte, también parece deducirse que toda actividad que no sea la de conducción o la de realización de otros trabajos podría considerarse que interrumpen la conducción. Sin embargo, la **Directiva 15/2002** define el tiempo de disponibilidad como:

*b) «**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.*

De esta definición queda claro que el tiempo de la actividad de disponibilidad es distinto de pausa.

En cuanto a **cómo registrar la pausa**, el artículo 34.5.b) del Reglamento 165/2014, establece que los conductores accionarán los dispositivos de conmutación que permitan registrar por separado y de modo diferenciado los períodos de tiempo siguientes:

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**

Sólo en el caso de un conductor que esté realizando conducción en equipo, los primeros 45 minutos de la disponibilidad, cuando el vehículo está siendo conducido por otro conductor, tendrán la consideración de pausa. Esto se recoge en el párrafo tercero del artículo 7 del Reglamento 561/2006:

*Un conductor que participe en la **conducción en equipo** podrá hacer una pausa de cuarenta y cinco minutos en un vehículo conducido por otro conductor, a condición de que no se dedique a asistir a este último.*

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

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.

Infracciones de conducción ininterrumpida según Reglamento 2016/403, recogidas en el ROTT

Las infracciones se pueden observar en el siguiente cuadro:

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

2.2.4.1- 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 las 6:00 horas, por un solo conductor.

Se añade, en cumplimiento del apartado 31 del grupo 1, del Anexo I del Reglamento 2016/403, 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.

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 \geq 4,5 h	3 h < PCI < 4,5 h	-

PCI: periodo de conducción ininterrumpida

2.2.4.2- 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.

2.3. TIEMPOS DE DESCANSO

2.3.1- Descanso diario

El artículo 8 del Reglamento 561/2006 establece:

1. Los conductores deberán tomar periodos de descanso diarios y semanales.
2. Los conductores deberán haberse tomado un nuevo periodo de descanso diario en las 24 horas siguientes al final de su periodo de descanso diario o semanal anterior.

Si la parte del periodo de descanso diario efectuada en las mencionadas 24 horas es superior a 9 horas, pero inferior a 11, ese periodo de descanso se considerará un periodo de descanso diario reducido.
3. Un periodo de descanso diario podrá ampliarse para transformarse en un periodo de descanso semanal normal o reducido.
4. Los conductores no podrán tomarse más de tres periodos de descanso diario reducidos entre dos periodos de descanso semanales.
5. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, en caso de la conducción en equipo de un vehículo, los conductores deberán haberse tomado un nuevo periodo de descanso diario de al menos 9 horas en el espacio de 30 horas desde el final de su periodo de descanso diario o semanal anterior.

Cuando se habla de descanso diario, hay que tener en cuenta las definiciones de los apartados f) y g) del artículo 4 del Reglamento 561, que consideran como:

f) *«descanso»*: cualquier período ininterrumpido durante el cual un conductor pueda disponer libremente de su tiempo;

g) *«período de descanso diario»*: el período diario durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un «período de descanso diario normal» o un «período de descanso diario reducido»:

— *«período de descanso diario normal» (DDN)*: cualquier período de descanso de al menos 11 horas. Alternativamente, el período de descanso diario normal se podrá tomar en dos períodos, el primero de ellos de al menos tres horas ininterrumpidas y el segundo de al menos 9 horas ininterrumpidas, (que, a efectos de sanciones, en el ROTT se denomina como descanso diario fraccionado (DDF)),

— *«período de descanso diario reducido» (DDR)*: cualquier período de descanso de al menos 9 horas, pero inferior a 11 horas;

Caso general

Según el artículo 8 del Reglamento 561/06, los conductores deberán tomarse un período de descanso diario en las 24 h siguientes al final de su período 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 períodos de descanso diario reducidos entre dos períodos de descanso semanales.

Infracciones de descanso diario según Reglamento 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 (DDN)

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 (DDR)

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

- Infracciones descansos diarios fraccionados (DDF)

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.

2.3.2- 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.

2.3.3- Descanso semanal (DS)

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, en el caso de transporte internacional de mercancías.

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 períodos 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 períodos 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.

Por otra parte, el artículo 8.7 del Reglamento 561/2006 dice que los descansos tomados como compensación por un período de descanso semanal reducido deberán tomarse junto con otro período de descanso de al menos nueve horas.

Teniendo en cuenta que la referencia a efectos de recuperación de los descansos semanales siempre es de 45 horas, cualquier minoración se deberá compensar sobre estas 45 horas. A modo de ejemplo, si se hace un descanso semanal de 35 horas, habrá que recuperar 10 horas (= 45-15) junto a un descanso de al menos 9 horas, es decir, al menos 19 horas. Otro ejemplo, si se hace un DS de 21 horas, habrá que recuperar 24 horas (= 45-21) + 9 horas.

2.3.3.1 Inicio del Descanso semanal antes de finalizar los 6 periodos de 24 horas

El caso general del Art. 8.6, 8.6 ter y 8.7, 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	CD (≤ 9 h)
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. Es decir, establece una nueva categoría de infracción por la minoración del descanso reducido (sobre 24 horas), siempre que se compense respecto de las 45 horas.

Como se ha mencionado, la **referencia a efectos de compensación de un DS, siempre es de 45 horas**. Por lo que, en caso de minoración, la recuperación siempre será sobre 45 horas.

Si en una semana determinada se realiza un **descanso semanal inferior a 16 horas**, aunque se recupere, la infracción es muy grave y la cuantía de la sanción es de 2000 € de acuerdo a la legislación nacional vigente.

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.

Ejemplo: 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€)

Existen diferentes situaciones por las que se puede cometer una infracción de DS, en general son las siguientes:

- Si se realiza un descanso semanal reducido en una semana cualquiera y en la siguiente semana se realiza otro descanso semanal reducido, es decir, dos descansos semanales reducidos consecutivos.
- Si se realiza un descanso semanal reducido en una semana cualquiera y no se recupera de acuerdo a lo establecido en el artículo 8
- La minoración de un descanso semanal reducido, que se recupera sobre 45 horas, y en este caso se sanciona la minoración sobre la duración mínima del descanso semanal reducido de 24 horas.
- Cualquier otra situación en la que se hace un descanso semanal insuficiente, por ejemplo: un descanso inferior a 16 horas, cuando se podía hacer un DSR; o un descanso inferior a 24 horas cuando le correspondía hacer un descanso normal de 45 horas.

2.3.3.2- 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 siguientes:

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)	DS < 20 h	20 h ≤ DS < 22 h	DS ≥ 22 h
SEMANAL REDUCIDO (mayor de 24 horas)	DS < 36 h	36 h ≤ DS < 42 h	DS ≥ 42 h

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.

2.3.3.3- 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.

Si el descanso semanal se inicia antes de finalizar los seis períodos de 24 horas desde la finalización del descanso semanal anterior, no habría infracción por este motivo (aunque pudiera haberla por las otras causas descritas en párrafos anteriores).

Si el descanso semanal realizado ha comenzado con posterioridad a las 144 horas, pueden darse dos casos:

- 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.
- 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.

2.3.3.4- 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	$R \geq 12 \text{ h}$	$3 \text{ h} \leq R < 12 \text{ h}$	$R < 3 \text{ h}$

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

2.3.3.5- 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 periodos de descanso semanal reducidos consecutivos fuera del Estado miembro de establecimiento, siempre que, *en cada cuatro semanas consecutivas*, tome como mínimo cuatro periodos de descanso semanal, de los cuales **al menos dos** deberán ser periodos de descanso semanal normales.

A efectos del presente apartado, se considerará que un conductor se dedica al transporte internacional si inicia los dos periodos 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 periodos consecutivos de 24 horas desde el final del anterior período de descanso semanal.)

Compensación:

Cuando se hayan tomado dos periodos 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 periodos 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. No obstante, la compensación de los descansos reducidos del descanso semanal normal, debe realizarse en el Estado miembro de establecimiento o en el lugar de residencia del conductor.

Esquema:

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

Incumplimiento:

La característica principal de aplicación de esta posibilidad o excepción 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 de alguna de las condiciones, *es de aplicación el caso general*, presentado anteriormente, para los retrasos en el inicio con posterioridad a 144 horas.

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:

⇒ Compensación: Compensación DSR 1+ Compensación DSR 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 C+DSN 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 (C+DSN) 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.

2.3.3.6- 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.

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€.

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 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. Se produce infracción de este requisito si se constata que el conductor ha realizado **un descanso de 45 horas o más**.

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

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 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. Se produce infracción de este requisito si se constata que el conductor ha realizado **un descanso de 45 horas o más**.

En este caso el se están cometiendo dos infracciones, una por realizar un descanso de 45 horas o más en la cabina del vehículo y otra por haber iniciado ese descanso más tarde de cuando debía haberlo iniciado.

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.

En definitiva, se detecta que el conductor está realizando el descanso en el vehículo, y que este lleva parado 45 o más horas.

2.3.3.7- 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 anteriormente.

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.

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	$R \geq 12 \text{ h}$	$3 \text{ h} \leq R < 12 \text{ h}$	$R < 3 \text{ h}$

R: 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 (DS)	$DS69 < 65 \text{ h}$	$65 \text{ h} < DS69 \leq 67 \text{ h}$	$DS69 < 69 \text{ h}$

DS69: 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.

2.3.3.8.- 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

2.3.4 - 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 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.

Se trata de una condición adicional que ha 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.

2.3.5- 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.

2.3.6- 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 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”.

2.3.7- 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 se procede a la inmovilización del vehículo**, entre otros, en los siguientes casos:

- Cuando detectemos que desde, por ejemplo, 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 se procede 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.

2.3.8- 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

1.- 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.

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

2.1 - 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.

2.2- FORMA DE UTILIZAR EL 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 períodos 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,

Según el párrafo tercero del Art. 7 del Reglamento 561/2006, un conductor que participe en la conducción en equipo podrá hacer una pausa de cuarenta y cinco minutos en un vehículo conducido por otro conductor, a condición de que no se dedique a asistir a este último.

Recordamos que cuando el vehículo está en movimiento el tacógrafo registra automáticamente conducción al conductor y disponibilidad al segundo conductor. (en todos los tacógrafos digitales y en los de última generación de analógicos)

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.

2.3- 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.

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 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.

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 todas las conducciones mixtas, tiene que insertarse o bien la tarjeta de conductor en caso de tacógrafo digital o bien el disco diagrama, si se trata de un tacógrafo analógico. En el primer caso (tacógrafo digital) se seleccionará la condición específica “OUT” en los períodos en los que se realicen actividades fuera del ámbito de aplicación del Reglamento 561/06. En el segundo caso, tacógrafo analógico, se insertará el disco diagrama y, al finalizar la jornada, se anotará por la parte posterior del mismo el período en el que las actividades se realizaron fuera de ámbito de aplicación de dicho Reglamento.

En el caso del control en carretera, si en el momento del mismo, el conductor se encuentra realizando una actividad exenta, las posibles denuncias siempre 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.

Por otra parte, la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 9 de septiembre de 2021, caso C-906/19, se pronuncia sobre el artículo 3.a del Reglamento 561/2006, sobre la no aplicación del Reglamento al transporte por carretera realizado por vehículos utilizados para el transporte de viajeros en servicios regulares cuyo recorrido no supere los 50 km, estableciendo que:

Un conductor que lleve a cabo operaciones de transporte por carretera comprendidas en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento, debe presentar, a petición de un inspector autorizado, la tarjeta de conductor, las hojas de registro y cualquier información correspondiente al período del día del control y los 28 días anteriores, de conformidad con el artículo 15, apartados 2, 3 y 7, del Reglamento 3821/85 (sustituido por el Reglamento

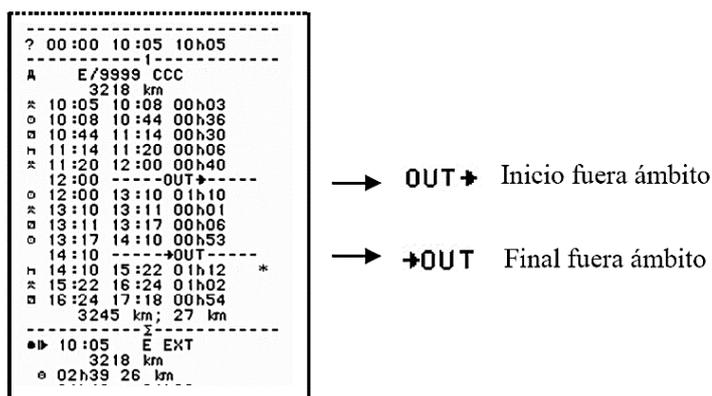
165/2014), incluso cuando, durante ese período, ese conductor también haya transportado pasajeros en el mismo vehículo en servicios regulares, cuando el recorrido no excediese los 50 km.

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

Por lo tanto, desde el punto de vista práctico, esto se traduce en la obligatoriedad de que el conductor presente registros de las actividades que realice, amparadas por el artículo 3.a) del reglamento 561/06.

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 registrará la conducción como tal. Cuando se desactive la función «out of scope», el tacógrafo anotará que se ha terminado esa condición específica. Todas las actividades de conducción registradas durante ese período serán consideradas como “otros trabajos”.

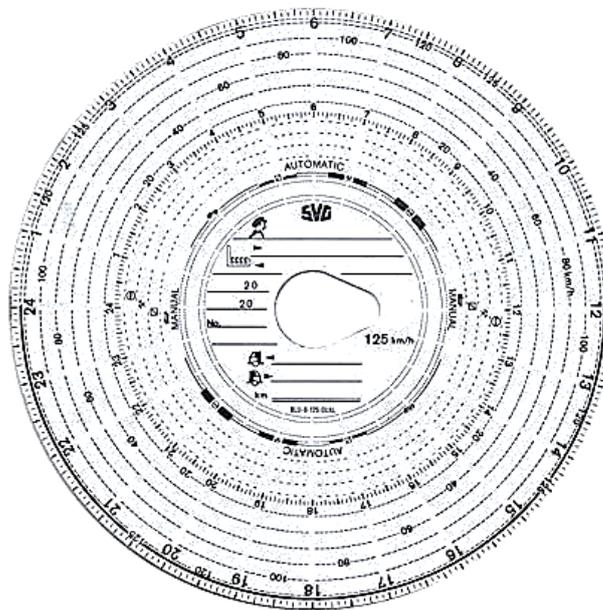


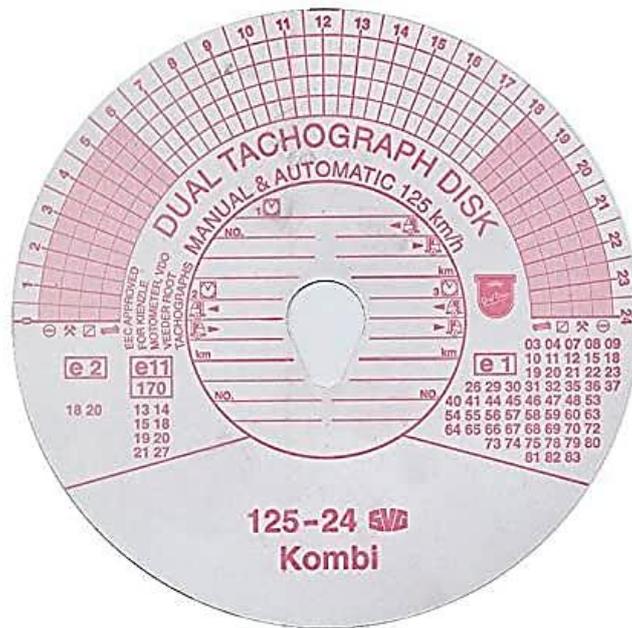
B - Registros fuera de ámbito en el caso de un tacógrafo analógico:

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 por la parte trasera, los periodos en los que ha estado fuera de ámbito.





En el caso de que haya registros automáticos del tacógrafo en el disco diagrama, que se hayan realizado en condiciones específicas, debe anotarse manualmente, por la parte posterior del disco, el período fuera de ámbito.

A diferencia del tacógrafo digital, como el analógico no tiene dispositivo para indicar las actividades fuera de ámbito es preciso indicarlas mediante anotaciones en la parte posterior del disco, indicando los períodos fuera de ámbito de aplicación del Reglamento 561/06.

Nota: no pueden anotarse como "otros trabajos" en la parte posterior del disco, en el espacio destinado para el caso de "AVERÍA DEL TACÓGRAFO" porque tendríamos una duplicidad de registros con actividades distintas para el mismo período, por lo que puede ser interpretado como un intento de "falseamiento de registros". Por lo que, debe registrarse manualmente, en la parte posterior el período "fuera de ámbito".

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

Siempre que un conductor se dedique exclusivamente a actividades exentas, no tendrá que hacer uso del tacógrafo, ni justificar actividades.

Cuando realiza actividades mixtas, (dentro de la misma jornada o en jornadas diferentes) tendrá que utilizar el tacógrafo. Si lleva instalado tacógrafo digital, introduciendo la tarjeta y haciendo uso del selector de actividades, y si es tacógrafo analógico, mediante anotaciones manuales en los discos cuando vaya a iniciar una actividad dentro de ámbito.

Se describen posibles casos:

2.4.1 - 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.

2.4.2 - El conductor realiza habitualmente operaciones exentas del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006, en un vehículo 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 al cumplimiento del Reglamento 561/06, mediante la utilización de las ENTRADAS MANUALES, al insertar su tarjeta en el tacógrafo digital.

2.4.3- El conductor realiza habitualmente operaciones exentas en un vehículo que tiene instalado un tacógrafo digital, 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 “conducción”, dentro del período señalado como “OUT”, las conducciones realizadas fuera de ámbito y tendrán que ser consideradas como “otros trabajos”.

2.4.4 - 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 dos anteriores. En este supuesto el conductor, deberá registrar como «out» los períodos en los que se han realizado las conducciones exentas, 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, por la parte posterior, como “fuera de ámbito” el período de tiempo en que ha estado conduciendo el vehículo dedicado a transporte escolar o de productores, o bien, hacer las entradas manuales en el tacógrafo digital, cuando inserta la tarjeta en el mismo, registrando ese período como “otros trabajos”.

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.

2.5 - JUSTIFICACIÓN DE BAJAS POR ENFERMEDAD, VACACIONES U OTROS MOTIVOS

En un control en carretera el conductor está obligado a justificar las actividades del día del control y de los 28 días anteriores.

Mediante la Decisión de la Comisión Europea 959/2009, de 14 de diciembre de 2009, se estableció un documento para justificar la realización de una serie de actividades, denominado “certificado de actividades”, que podía ser usado por el conductor para justificar las actividades que venían recogidas en el mismo.

Al objeto de aclarar la utilización de ese documento, la comisión publicó la nota orientativa 5, en la que indicaba que la fuente principal de información en los controles en carretera la constituyen los datos registrados por el tacógrafo.

Con la entrada en vigor del Reglamento 1054/2020, se modificó el Reglamento 165/2014, en particular se introdujo una nueva redacción 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.*

Cuando un conductor vaya hacerse cargo de un vehículo provisto de tacógrafo analógico, después de un largo período alejado del mismo, podrá hacer anotaciones manuales en el disco indicando la actividad que ha hecho en ese período.

INFRACCIONES REGLAMENTO 165/2014 (del Reglamento 403/2016)		
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.

2.5.1- Equivalencia entre las casillas del certificado de actividades y el artículo 34.5b)

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

3. - DOCUMENTACIÓN QUE EL CONDUCTOR DEBE APORTAR 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

4.- INFRACCIONES POR INCUMPLIMIENTOS R 165/2014

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

197.21 del ROTT: 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

197.10 del ROTT: 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.

Supuestos de falseamiento: 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 del ROTT: 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 del ROTT: 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

197.23 del ROTT: 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 del ROTT: 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 del ROTT: 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 del ROTT: 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 del ROTT: 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 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.

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 del ROTT: 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 del ROTT: 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

197.13 del ROTT: 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 del ROTT: 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

198.29 del ROTT: 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

198.14 del ROTT: 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 del ROTT: 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

199.4 del ROTT: 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 del ROTT: 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.

5. – 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:

- 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.

Sanción accesoria de inmovilización

En cualquier caso, cuando sea detectada en carretera la manipulación del tacógrafo o del limitador de velocidad 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 de que se haya hecho una inmovilización, esta 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 R^o (CE) n^o 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.

Madrid, octubre de 2021