

INSTRUCCIÓN CIRCULAR 01/2010 SOBRE TACÓGRAFO Y TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

1.- Ámbito de aplicación del Rº(CE) nº 561/2006

1.1- Se aplicará al transporte por carretera:

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

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

El apartado f) del Rº (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 pero no otras mercancías, y como máximo podrán transportar dos vehículos y arrastrar otro.

Si encontramos un vehículo de estas características fuera del radio de 100 Kms. habrá que pedirle los discos diagrama o tarjeta de conductor de ese día, y en su caso, los que hicieran falta para llegar al punto donde se encuentra en relación con su centro de explotación, pero no se deben pedir los de periodos anteriores ni el certificado de actividades del conductor porque por regla general estos vehículos suelen hacer servicios de muy corto recorrido

1.3- Real Decreto 640/2007.

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

- a) Transportes oficiales, definidos en el artículo 105 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- b) Transportes que tengan por objeto la recogida y entrega de envíos postales en el marco del servicio postal universal por proveedores de dicho servicio, siempre que la masa máxima autorizada del vehículo utilizado, incluida en su caso la de los remolques y semirremolques, no sea superior a 7,5 toneladas, el transporte se desarrolle íntegramente dentro de un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo, y la conducción de vehículos no constituya la actividad principal del conductor, cuya categoría profesional habrá de ser la correspondiente a quienes se encargan de la recogida y reparto de la correspondencia postal.
- c) Transportes realizados en vehículos exclusivamente dedicados a la prestación de los servicios de alcantarillado, protección contra las inundaciones, abastecimiento de agua, mantenimiento de las redes de gas y electricidad, mantenimiento y conservación de carreteras, recogida de basura a domicilio, telégrafos y teléfonos, teledifusión y radiodifusión y detección de receptores y transmisores de radio y televisión.
- d) Transportes realizados para la eliminación de residuos de carácter urbano íntegramente comprendidos en un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo.
- 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 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa.
- 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 de carácter privado complementario cuyo objeto sea el traslado del material, equipo o maquinaria utilizado por el conductor en el ejercicio de su profesión, 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.
- o) Transportes realizados por vehículos exclusivamente dedicados a la prestación de servicios que se desarrollen íntegramente en recintos cerrados dedicados a actividades distintas del transporte por carretera, tales como puertos, aeropuertos y estaciones ferroviarias.
- p) Transportes íntegramente desarrollados en islas cuya superficie no supere los 250 kilómetros cuadrados, siempre que éstas no se encuentren unidas al

territorio peninsular por ningún puente, vado o túnel cuyo uso esté abierto a los vehículos de motor. (Redacción dada por el Real Decreto 1163/2009 de 10 de julio).

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

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 41.4 del ROTT.

No obstante, en uso de la habilitación contenida en el artículo 3.4 del Reglamento (CEE) n.º 3821/85, las excepciones recogidas en el REAL DECRETO 640/2007, así como las contempladas en el artículo 3 del Reglamento (CE) n.º 561/2006, 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.

1.4- AETR.

Los servicios de transporte con origen o destino en un país no perteneciente a la Unión Europea, estarán sometidos a las normas del AETR, cualquiera que sea la nacionalidad del vehículo que los realice.

2.- Inserción de disco diagrama u hoja de registro y anotaciones manuales.

2.1- El artículo 15 del Rº (CEE) nº 3821/85 dice, 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 tomen a su cargo el vehículo, y además, que cuando, como consecuencia de su alejamiento del vehículo, los conductores no puedan utilizar el aparato instalado en el mismo, los bloques de tiempos de disponibilidad, descanso y otros trabajos deberán consignarlos posteriormente.

Si el vehículo está provisto de un tacógrafo analógico, se anotarán en la hoja de registro a mano, automáticamente o por otro medio legible y sin ensuciar la hoja.

Si el vehículo está provisto de un tacógrafo digital, se introducirán en la tarjeta de conductor usando la función de entrada manual.

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, 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 un 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 que delimitan dichos períodos de trabajo diarios, ya sean descansos diarios o semanales

En consecuencia no se puede exigir a los conductores que demuestren en carretera que han realizado el descanso diario o semanal a través de discos diagrama o anotaciones en la tarjeta de conductor del tacógrafo digital.

2.2- Justificación cuando se ha conducido un vehículo excluido del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006.

Se distinguen tres supuestos:

- 2.2.1- El conductor utiliza habitualmente un vehículo excluido del ámbito de aplicación del Rº (CE) nº 561/2006. En este caso el conductor no tiene obligación de justificar sus actividades.
- 2.2.2- El conductor, en una misma jornada, efectúa conducciones en un vehículo no sujeto al Rº (CE) nº 561/2006 y en un vehículo que sí está incluido en su ámbito de aplicación. En este supuesto el conductor, deberá registrar como «otro trabajo» el período en que conduzca un vehículo utilizado para operaciones comerciales que no entren dentro del ámbito de aplicación del referido Reglamento, desde su último período de descanso diario o semanal.

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 este caso el conductor, cuando inicie la excursión deberá anotar, en el disco diagrama o en la tarjeta de conductor de tacógrafo, como “otros trabajos” el período de tiempo en que ha estado conduciendo el vehículo dedicado a transporte escolar o de productores.

- 2.2.3- El conductor conduce durante varias jornadas un vehículo no sujeto al Rº (CE) nº 561/2006 y en jornada posterior utiliza un vehículo que sí está incluido en su ámbito de aplicación. En este supuesto el conductor deberá justificar las jornadas en las que ha efectuado conducciones en un vehículo excluido del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006, rellenando el certificado de actividades normalizado que, para este supuesto, se recoge en la Decisión de la Comisión de 12 de abril de 2007, modificada por Decisión de la Comisión de 14 de diciembre de 2009, adoptada en base al apartado 3 del artículo 11 de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. Se adjunta modelo.

Por ejemplo, un conductor que lunes, martes, miércoles y jueves efectúa servicios regulares de menos de 50 kilómetros y el viernes hace un servicio discrecional. En este supuesto, el viernes cuando esté realizando el servicio

discrecional el conductor, deberá llevar un certificado de actividades de conductor en el que justifique debidamente que, durante el lunes, martes, miércoles y jueves, ha estado efectuando conducciones en un vehículo excluido del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006.

Estas justificaciones están referidas al día en curso y a los 28 anteriores en que se efectúe el control en carretera.

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

Para justificar una situación de baja por enfermedad, vacaciones, u otros motivos durante el período referido al día en curso y a los 28 días anteriores en que se efectúe el control en carretera, el conductor deberá presentar debidamente cumplimentado el certificado de actividades normalizado que, para este supuesto, se recoge en la Decisión de la Comisión de 12 de abril de 2007 modificada por Decisión de la Comisión de 14 de diciembre de 2009, adoptada en base al apartado 3 del artículo 11 de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. Se adjunta modelo.

3.- Documentación que debe aportarse por el conductor en un control en carretera.

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

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

Si el conductor presentara la tarjeta de conductor para justificar determinadas jornadas de trabajo en las cuales manifiesta haber estado utilizando un vehículo dotado de tacógrafo digital, **en ningún caso** estará obligado a presentar también impresiones obtenidas del propio aparato, salvo que se hubiera visto obligado a realizarlas por algún motivo de los indicados en el Rº (CEE) nº 3821/85.

- 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 supuesto de que los vehículos estuvieran matriculados en países firmantes del AETR así como en Suiza, les será exigible únicamente los datos referidos a la semana en curso y al último día de la semana anterior en la que condujo.

4.- Tiempos de conducción y descanso

4.1- Conducción diaria.

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

Un periodo de conducción diario comienza con el inicio de la conducción inmediatamente posterior a un descanso de al menos 7 horas y termina cuando se inicie un descanso de al menos 7 horas, independientemente de que hayan transcurrido o no 24 horas desde el inicio.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1º	C	C	D	D	D	D	D	D	D	C	D	D	C	C	C	D	C	C	C	C	C	D	D	D
2º	D	D	D	D	C	C	C	C	D	D	D	D	C	C	C	D	D	D	D	D	D	C	C	C

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1º	D	D	D	D	D	D	D	C	C	C	D	D	D	C	C	D	C	C	C	C	C	D	D	C
2º	D	C	C	C	D	D	D	C	C	D	C	C	D	C	C	D	D	D	D	D	D	D	C	C

Para calcular las infracciones, será de aplicación, en cada caso, el baremo correspondiente, calculando los excesos de conducción sobre 10 o sobre 9 horas dependiendo de la conducción que le corresponda o haya elegido efectuar (9 horas diarias, pudiendo alcanzar 10 horas dos veces por semana).

En todo caso siempre se buscará la opción más favorable para el conductor, que consistirá en efectuar el cálculo sobre 10 horas respecto del período de conducción más amplio.

4.2- Conducción semanal.

El tiempo acumulado total de conducción durante una semana.

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

C	C	C	C	D	C	C	C	C	C	C	C	C	C	D	C	C	D	D	C	C	C
10	10	9	9	24	9	7	9	10	9	9	10	10	24	9	9	24	24	9	10	10	
L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	

4.3- Conducción bisemanal.

Se contabilizarán desde las 0 horas de un lunes hasta las 24 horas del domingo transcurridas dos semanas. Se computarán los excesos sobre 90 horas de conducción máximas.

Se deben analizar todos los periodos posibles entre cada dos semanas consecutivas. Esto es, 1ª con 2ª, 2ª con 3ª, etc.

C	C	C	C	C	C	D	C	C	C	C	C	C	D	C	C	C	C	C	D	D
10	10	9	9	9	9	24	10	10	9	9	9	9	24	9	9	10	10	9	24	24
L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D

En el supuesto de que la conducción de una semana incida en la formación de dos infracciones, se denunciará únicamente la más grave.

- (1ª) 56 horas +(2ª) 56 horas = 112 horas
- (2ª) 56 horas +(3ª) 47 horas = 103 horas

4.4- Interrupción a la conducción.

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.

Descanso	Conducción	Pausa	Conducción
2 horas	5 horas	45'	2 horas
Período computado			

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.

Descanso	Conducción	Pausa	Conducción	Pausa	Conducción
2 horas	3 horas	15'	3 horas	30'	2 horas
Período computado					

El periodo de conducción ininterrumpida termina cuando se produce una interrupción continua de 45 minutos o una fraccionada tomando una pausa de al menos 15 minutos seguida de otra de al menos 30 minutos, independientemente de la conducción efectuada. La interrupción fraccionada se tomará siempre en este orden (15' + 30').

Para determinar la infracción dentro del periodo de conducción ininterrumpida, únicamente hay que contabilizar el tiempo de conducción.

4.5- Descanso diario

Cada 24 horas debe tomarse un descanso diario. El cómputo de las 24 horas comienza con cualquier actividad, distinta de descanso, inmediatamente posterior a un descanso diario o semanal y termina cuando se produzca alguna de las siguientes circunstancias:

Al encontrar un descanso normal:

Continuado. De al menos 11 horas antes de que hayan transcurrido 24 desde el inicio del periodo. El siguiente periodo de 24 horas empezará al finalizar ese descanso.

1º	D	D	D	D	D	C	C	C	D	C	C	D	C	C	C	C	D	D	D	D	D	D	D	
2º	D	D	D	C	C	D	D	D	C	C	C	C	D	D	D	D	D	C	C	C	C	D	D	D
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24

Fraccionado. Esto es, deberán encontrarse dos períodos. El primero de ellos, un descanso continuado de 3 horas como mínimo y el segundo otro descanso de al menos 9 horas ininterrumpidas, antes de que hayan transcurrido las 24 horas. El orden siempre ha de ser 3+9. El siguiente periodo de 24 horas empezará al finalizar ese descanso de 9 horas.

1º	D	D	D	D	D	C	C	C	D	D	D	C	C	C	C	C	C	D	D	D	D	D	D	
2º	D	D	D	C	C	D	D	D	C	C	C	C	D	D	D	D	D	C	C	C	C	D	D	D
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24

Al encontrar un descanso reducido.

Si no se ha encontrado un descanso normal de 11 horas o uno fraccionado, cuando se produzca un descanso continuado de al menos 9 horas antes de que transcurran 24 desde el comienzo del periodo.

No se considerará interrumpido un descanso diario cuando se produzcan pequeñas conducciones cuya suma sea inferior a 15 minutos, incluyendo en el periodo corto (3 horas) integrante de un descanso fraccionado.

1º	D	D	D	D	D	C	C	C	D	C	C	C	C	D	C	C	C	D	D	D	D	D	D	D
2º	D	D	C	C	C	D	D	D	C	C	C	C	D	D	D	D	D	C	C	C	C	D	D	D
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24

Si no se produce ninguno de las situaciones anteriores el periodo finaliza transcurridas 24 horas.

Si está realizando cualquier actividad que no sea descanso cuando se cumplan las 24 horas; el siguiente periodo de 24 horas comienza en ese mismo instante.

1º	D	D	D	D	D	C	C	C	D	C	D	C	C	C	C	C	C	D	D	D	C	D	D	D	
2º	D	D	C	C	C	C	C	D	C	C	C	C	D	D	D	D	D	C	C	C	C	C	D	D	D
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	

Si está descansando cuando se cumplen las 24 horas, el siguiente periodo comenzará al finalizar ese descanso. (Pierde por tanto el descanso realizado a partir de las 24 horas).

1º	D	D	D	D	D	C	C	D	D	C	D	C	C	D	C	D	C	D	D	D	C	D	D	D	
2º	C	D	C	D	D	D	D	D	D	D	D	C	C	D	D	D	D	C	C	C	C	C	D	D	D
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	

Las faltas de descanso se sancionarán cuando se produzcan alguna de las siguientes circunstancias:

En todo caso siempre que se descance menos de 9 horas ininterrumpidas.

Quando entre dos periodos de descanso semanales realice más de tres descansos reducidos. (+ de 9 y - de 11 horas) .

Las minoraciones del descanso se calcularán en función de aquel que en cada momento le corresponda o haya elegido efectuar (descanso ordinario, 11 horas; descanso reducido, 9 horas).

En todo caso siempre se buscará la opción más favorable para el conductor, que consistirá en efectuar el cálculo sobre 9 horas respecto al período de descanso más reducido.

Si se tratara de una conducción en equipo (situación en la que, durante cualquier período de conducción entre cualesquiera dos periodos 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), habrá que encontrar periodos de descanso continuado de 9 horas, en cada período de 30 horas. En este supuesto, será de aplicación el baremo correspondiente a dos conductores.

1	D	D	D	D	D	D	D	D	D	C	S	D	D	C	C	C	S	S	S	D	C	C	D	S
2	D	D	D	D	D	D	D	D	D	S	C	D	D	S	S	S	C	C	C	D	S	S	D	C
H	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	C	C	C	S	S	S	D	D	D	D	D	D	D	D	S	S	S	D	C	C	C	C	D	
2	S	S	S	C	C	C	D	D	D	D	D	D	D	D	C	C	C	D	S	S	S	S	D	

4.6- Descanso semanal.

Después de un máximo de 6 jornadas de 24 horas deberá comenzarse un descanso semanal. El cómputo de estas seis jornadas comienza con cualquier actividad, que no sea descanso, inmediatamente posterior a un descanso semanal y terminará cuando se produzca alguna de las siguientes circunstancias:

Que encuentre el comienzo de un descanso de 45 horas. En este caso el periodo terminará cuando finalice el descanso y el siguiente periodo comenzará en ese mismo instante.

D	J	J	J	J	J	J	D	D	J	J	J	J	J	J	D	J
45	24	24	24	24	24	24	24	2	24	24	24	24	24	24	24	24
	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M

Que no encuentre el comienzo de un descanso de al menos 45 horas. En este caso nos tenemos que retrotraer para buscar si hay algún descanso de más de 24 horas. Pueden ocurrir dos casos:

b1) Que lo encuentre. En este caso el periodo terminará al final de este descanso y el siguiente periodo comenzará en ese mismo instante.

D	J	J	J	J	J	J	D	J	J	J	J	J	J	D	D
45	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	21
	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L

b2) Que no lo encuentre. En este caso el periodo terminará transcurridas las 144 horas (6 jornadas) desde el comienzo del periodo y el siguiente periodo comenzará en ese mismo instante.

D	J	J	J	J	D	J	J	J	J	J	J	J	D	D
45	24	24	24	24	22	24	24	24	24	24	24	24	24	21
	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D

En el transcurso de dos semanas consecutivas el conductor tendrá que tomar al menos:

- dos períodos de descanso semanal normal (45 horas mínimo) o,
- un período de descanso semanal normal y un período de descanso semanal reducido de al menos 24 horas

Para establecer los períodos de 14 días (dos semanas consecutivas), utilizaremos el concepto de semana flexible. Esto es, si comenzamos un lunes pero el segundo descanso lo termina al finalizar otro lunes/martes, el siguiente período comenzará el martes/miércoles.

Las infracciones de minoración del descanso semanal se producirán cuando concurra, tras un período de 6 jornadas de 24 horas, cualquiera de las siguientes circunstancias:

- En todo caso siempre que descanse menos de 24 horas.
- Cuando descanse entre 24 y 45 (descanso reducido) dependiendo de que se cumplan cualquiera de las siguientes circunstancias:
 - Que en el transcurso de dos semanas consecutivas, contando desde ese “descanso”, exista un periodo anterior en que hubiese descansado menos de 45 horas. Es decir que se produzcan dos descansos semanales reducidos consecutivos.
 - Que descansando 24 horas y no encontrándonos en el caso anterior, la minoración del descanso no pueda compensarse en alguna de las tres semanas siguientes.

4.7- Prelación de las infracciones.

- Si en un mismo período se encuentran excesos de conducción diarios, semanales y bisemanales, se sancionará el más GRAVE y, en el caso en que todos sean de la misma naturaleza, se sancionarán los diarios.
- Si en un mismo período coexistieran una minoración de descanso diario y un exceso de conducción diario, se sancionará la más GRAVE y, en caso de tener ambas la misma gravedad, se sancionará el exceso de conducción.
- Si en un mismo período coexistieran una minoración de descanso semanal y un exceso de conducción semanal, se sancionará la más GRAVE y, en caso de tener ambas la misma gravedad, se sancionará el exceso de conducción.
- Si en un mismo período coexistieran una conducción ininterrumpida y un exceso de conducción diario, se sancionará el exceso de conducción, salvo que fuera muy grave la ininterrumpida y no tuviera tal consideración el exceso de conducción diario.
- Si en un mismo período coexistieran una conducción ininterrumpida y una minoración de descanso, se sancionarán las dos infracciones.

Previamente a la utilización de estos criterios se localizarán las infracciones más graves, para a continuación aplicarlos pero con carácter excluyente.

4.8- Inmovilizaciones.

Cuando sean detectados en carretera excesos de conducción considerados como Leves, siempre que la distancia que todavía deba recorrer el vehículo para alcanzar su destino sea superior a 30 km. o excesos de conducción o minoraciones de descanso

que sean consideradas como faltas Graves o Muy graves, se procederá, con carácter preceptivo, a la inmovilización del vehículo.

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, si nos encontramos efectuando un control un jueves.

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

Cuando detectamos que desde el martes hasta el momento del control (jueves) no se ha realizado el descanso diario reglamentario.

Cuando detectemos que en el período de conducción diario actual, que afecta al jueves, existe un exceso sobre los tiempos máximos de conducción permitidos.

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

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

La inmovilización se mantendrá hasta que hayan desaparecido las causas que la motivaron. Esto es, por falta de 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.

5.- Limitador de velocidad.

A efectos de verificar el correcto funcionamiento del sistema de limitación de velocidad y según se efectúe el control sobre un vehículo provisto de tacógrafo analógico o digital, se seguirá el siguiente procedimiento:

- Tacógrafo analógico. Se utilizarán los equipos de verificación HTC. Cuando la prueba de la constante "K" de programación sea satisfactoria y en los discos diagrama se aprecien rastros de limitación acordes con la velocidad máxima instantánea permitida, no será necesario utilizar la función F3, puesto que queda demostrado que el limitador actúa correctamente. Si los rastros de limitación estuvieran por encima de la velocidad máxima instantánea permitida, lo que sería prueba suficiente para proceder a efectuar la pertinente denuncia, se utilizará la función F3, en su caso, para corroborar lo que ya evidencian los propios registros del disco diagrama.
- Tacógrafo digital. Se realizará el análisis con las PDA's facilitadas por este Centro Directivo y si se constata que existe al menos un incidente en el que la velocidad media es superior o igual a 93 km/hora para vehículos N2 y N3 y a 103 km/hora para vehículos M2 y M3, durante, al menos, 5

minutos, se procederá a su denuncia y se extraerá el documento impreso de “incidentes de exceso de velocidad” que el propio tacógrafo genera para su inclusión en el expediente sancionador.

6.- Inmovilización por manipulación de los aparatos de control.

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

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

7.- Exigencia de tacógrafo digital.

7.1- Todos los vehículos obligados al uso e instalación de aparato de control matriculados en cualquier país de la Unión Europea, excepto Rumania y Bulgaria, en fecha posterior a 30 de abril de 2006, deberán llevar instalado un aparato de control conforme al Anexo I B del Reglamento (CEE) nº 3821/85 (DIGITAL). La obligatoriedad para estos dos países, Rumania y Bulgaria, se extiende a aquellos vehículos matriculados a partir de 1 de enero de 2007.

Los países firmantes del acuerdo del Espacio Económico Europeo, excepto Noruega, por tanto nos referimos a Islandia y Leinchestein, así como Suiza y el resto de países firmantes del AETR, podrán llevar instalado un tacógrafo digital para vehículos matriculados a partir del 16 de junio de 2006, sin embargo su instalación no será obligatoria hasta el 16 de junio de 2010. Por tanto podrá haber vehículos con tacógrafo analógico y vehículos con tacógrafo digital, siendo ambos válidos durante el citado período.

Para el caso de vehículos matriculados en Noruega, la instalación del tacógrafo digital será obligatoria para aquellos matriculados a partir del 9 de diciembre de 2006.

7.2- Los países firmantes del AETR, están matriculando vehículos con tacógrafo digital, pero sin embargo no están en disposición de entregar tarjetas de tacógrafo al no tener la infraestructura necesaria para implementar este nuevo aparato de control, imposibilitando así, que las empresas, los conductores y los centros de ensayo residenciados en los mismos puedan disponer de la tarjetas en estos momentos. Por ello, vehículos matriculados en esos Estados podrán tener instalado y activado el tacógrafo digital pero no podrá ser calibrado en su país de origen. Es por ello, que en estos casos, el tacógrafo deberá ser calibrado en el primer viaje y en el primer país de la UE que toque en su ruta y que esté en condiciones de realizarlo.

Por todo esto y ante la imposibilidad de que estos conductores porten tarjeta de conductor, habrá que exigirles que estén en disposición de presentar a los agentes de control los documentos obligados a imprimir, conforme establece el artículo 15 del Reglamento (CEE) nº 3821/85, al inicio y al final de cada viaje, en los que deberán detallar las indicaciones relativas a los bloques de tiempo registrados por el aparato de control, haciendo constar en dichos documentos nombre y apellidos y número de permiso de conducir, además de su firma.

Para aquellos países que no formen parte de la Unión Europea, le será exigible únicamente los datos referidos a la semana en curso y al último día de la semana anterior en la que condujo, hasta que se publique la modificación del AETR.

8.- controles en un tacógrafo digital.

8.1- Quien debe efectuar los controles.

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

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

8.2- Tarjeta de control.

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

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

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

9.- Ausencia de tarjeta de conductor.

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

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

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

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

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

Una vez se ha seleccionado la infracción/infracciones se ordenará al conductor que imprima los documentos en los que se constate la misma, los cuales se unirán al boletín de denuncia como prueba documental. Sólo si en este caso se quedara sin papel, sería denunciable el hecho conforme determinan los artículos 141.5 y 198.5 de la LOTT y el ROTT respectivamente.

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

11.- Incidentes y fallos.

Encontrándonos todavía en una primera fase de implementación del tacógrafo digital y hasta que no se puedan concretar las causas que motivan los incidentes y fallos que aparecen en los registros del tacógrafo, se actuará con cautela poniendo en conocimiento de las autoridades de transporte por carretera aquellas situaciones que pudieran conllevar presuntos fraudes o alteraciones de la información. En estos casos se imprimirán los documentos impresos de datos técnicos del vehículo, incidentes y fallos del tacógrafo, incidentes y fallos de la tarjeta de conductor y se remitirá a la Autoridad competente.

12.- Manipulación tacógrafo digital.

Si a pesar de lo señalado en el apartado anterior, 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 esta Dirección General, acompañándose en su caso de todos los documentos impresos contenidos en el apéndice 4 del Anexo Ib del Rº (CEE) nº 3821/85, del día de la intervención, al objeto de adoptar medidas ejemplarizantes contra las empresas infractoras así como mantener informada a la Comisión Europea, tal y como prescribe el Rº (CE) nº 561/2006

13.- Retirada de tarjeta de conductor.

Cuando en la realización de un control se constate una tarjeta de tacógrafo falsificada, que se haya obtenido con declaraciones falsas o documentos falsificados o que esté siendo utilizada por un conductor que no es el titular, se denunciará el hecho y se retirará la tarjeta, la cual se adjuntará al boletín de denuncia para su remisión a la oficina provincial de transportes.

14.- Armonización de las actuaciones.

Por último y considerando lo novedoso de este tipo de control y, en aras a conseguir un mayor aprovechamiento de las prácticas de control en todo el territorio nacional sería conveniente que cualquier información que se considere de interés, cualquier duda que se presente en la realización de los controles o cualquier otra circunstancia que se considere relevante, sea remitida a esta Dirección General , al objeto de proceder a su procesamiento, análisis y posterior traslado de la resolución a todos los interesados. La información podrá enviarse a través de la siguiente dirección de correo electrónico sgit@fomento.es

Madrid, 2 de marzo de 2010

ANEXO

CERTIFICACIÓN DE ACTIVIDADES ⁽¹⁾
[REGLAMENTO (CE) Nº 561/2006 O AETR ⁽²⁾]

Deberá rellenarse a máquina y firmarse antes del viaje.

Deberá conservarse junto con los datos originales registrados por el aparato de control, donde corresponda.

Las certificaciones falsas constituyen una infracción.

Parte que debe rellenar la empresa	
1. Nombre de la empresa:	.....
2. Dirección, código postal, ciudad, país:	.....
3. Número de teléfono (incluido el prefijo internacional):	.....
4. Número de fax (incluido el prefijo internacional):	.....
5. Correo electrónico:	.....
El abajo firmante:	
6. Apellidos y nombre:	.....
7. Cargo en la empresa:	.....
declara que el conductor:	
8. Apellidos y nombre:	.....
9. Fecha de nacimiento (día, mes, año):	.....
10. Número de permiso de conducción, de documento de identidad o de pasaporte:	.....
11. que empezó a trabajar en la empresa el (día, mes, año):	.....
durante el período:	
12. desde (hora, día, mes, año):	.....
13. hasta (hora, día, mes, año):	.....
14. <input type="checkbox"/> estuvo de baja por enfermedad (*)	
15. <input type="checkbox"/> estuvo de vacaciones (*)	
16. <input type="checkbox"/> estuvo de permiso o de descanso (*)	
17. <input type="checkbox"/> condujo un vehículo excluido del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006 o del AETR (*)	
18. <input type="checkbox"/> efectuó un trabajo distinto del de conducción (*)	
19. <input type="checkbox"/> estuvo disponible (*)	
20. Lugar:	Fecha:
Firma	

21. El abajo firmante, conductor, confirma que no ha conducido un vehículo incluido en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006 o del AETR durante el período antes mencionado.

22. Lugar: Fecha:

Firma del conductor

(1) El presente impreso está disponible en versión electrónica y en versión imprimible en la siguiente dirección: <http://ec.europa.eu>

(2) Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúan transportes internacionales por carretera (AETR).

(*) Márquese solo una casilla.