



MINISTERIO  
DE FOMENTO

SECRETARÍA GENERAL  
DE TRANSPORTE  
  
DIRECCIÓN GENERAL DE  
TRANSPORTE TERRESTRE  
  
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE  
INSPECCIÓN DE TRANSPORTE  
TERRESTRE

## INSTRUCCIÓN CIRCULAR 01/2014 SOBRE TACÓGRAFO Y TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

### 1.- Ámbito de aplicación del Reglamento (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.- Se Aplicará, con independencia del país en que esté matriculado el vehículo, al transporte por carretera que se efectúe:

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

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

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

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

Los países contratantes del AETR diferentes de los 28 países comunitarios son:

Albania, Andorra, Armenia, Azerbaiyán, Bielorrusia, Bosnia-Herzegovina, Kazajstán, Liechtenstein, Moldavia, Mónaco, Montenegro, Federación Rusa, San Marino, Serbia, Suiza, La ex República Yugoslava de Macedonia, Turquía, Turkmenistán, Ucrania y Uzbekistán.

Es decir, para un transporte proveniente de Marruecos, realizado con un vehículo matriculado en Marruecos, con destino Bielorrusia, se aplicará el AETR para el trayecto desde la entrada en la UE, España por ejemplo, al lugar de destino en Bielorrusia. Si el vehículo estuviera matriculado en un país de la UE o del AETR, por ejemplo matriculado en Francia, se aplicará el AETR desde el lugar de Marruecos inicio del transporte hasta el lugar final de destino en Bielorrusia.

Pº DE LA CASTELLANA, , 67,  
28071 MADRID  
TEL: .  
FAX: .



No obstante el Acuerdo España-Marruecos relativo al Transporte Internacional por Carretera de Viajeros y Mercancías entre ambos países firmado el 3 de octubre de 2012, establece que los conductores de estos vehículos marroquíes, al entrar en España desde Marruecos, tiene la **obligación de justificar**, al menos, **un descanso diario reducido de 9 horas**, efectuado en Marruecos **previamente** a su **entrada en España**, con la presentación de una **hoja de registro** adecuada que cubra las 24 horas que preceden a su entrada en territorio español.

Si estos conductores **no pueden probar** la realización de este descanso antes de su entrada en territorio español, están **obligados a realizar ese tiempo** de descanso reducido en España **nada más pasar la frontera**.

No se denunciará una infracción por falta de descanso previo a la entrada en España, pues no se puede sancionar las actividades realizadas antes de la entrada en un país UE o AETR.

Actualmente existe un único tipo de autorización de transporte con Marruecos que permite hacer transporte internacional (una carga y una descarga únicas), hacer tránsito o bien un transporte triangular.

#### **1.4. Exenciones:**

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

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

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

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

#### **1.4. a Exenciones del 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 de una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados para el transporte de materiales, equipos o maquinaria para uso



del conductor en el ejercicio de su profesión, y que solo se utilicen dentro de un radio de hasta 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa, y a condición de que la conducción del vehículo no constituya la actividad principal del conductor;(se aplica a partir del 2 de marzo 2015)

- 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.*

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

El apartado f) del Reglamento (CE) nº 561/2006, excluye a los vehículos especializados en la reparación de averías cuyo radio de acción sea de 100 kilómetros alrededor de su centro de explotación. Esta disposición añade una referencia al radio de acción, lo que supone una mejora respecto a la situación anterior. La distancia se medirá en línea recta. Para determinar el centro de explotación se tomará en consideración la residencia de la empresa que figure en la tarjeta de transporte, en el permiso de circulación del vehículo o en otra documentación que acredite la existencia de un centro de explotación distinto a los anteriores. Se permitirá que lleven todo tipo de vehículos así como otras mercancías, en cumplimiento de la sentencia del Tribunal de Justicia de la UE, de 21 de mayo de 1987, sobre el asunto 79/86.

Si encontramos un vehículo de estas características fuera del radio de 100 Km 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



#### 1.4. b Exenciones del R.D. 640/2007:

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

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

Con fecha 18 de marzo de 2001, la Comisión de la U.E. ha publicado una corrección de errores del apartado h) del artículo 13 de Reglamento 561/2009, 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 Rº 561/2009, de 15 de marzo.

La definición de residuo urbano estaba contemplada en la Ley 10/1998, de 21 de abril, no obstante esta Ley ha sido derogada por la Ley 22/2011, de 28 de julio, en la que en lugar de la definición de residuo urbano, se introducen las definiciones de «residuo doméstico», «comercial» e «industrial», al objeto de clarificar las competencias de



gestión para los distintos tipos de residuos. El artículo 3 de esta Ley contempla, entre otras, las siguientes definiciones:

**«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.

**«Residuos industriales»:** residuos resultantes de los procesos de fabricación, de transformación, de utilización, de consumo, de limpieza o de mantenimiento generados por la actividad industrial, excluidas las emisiones a la atmósfera reguladas en la Ley 34/2007, de 15 de noviembre.

Por tanto, esta exención se aplicará a los residuos domésticos y a los comerciales e industriales que sean similares a los domésticos pero, en ningún caso, a los peligrosos.

- 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.

A partir del 2 de marzo de 2015, esta exención, en cumplimiento de la redacción dada para el Artículo 13, letra d) por el Artículo 45 del Reglamento CE nº 165/2014, ha de ser modificada ya que desaparece esta posibilidad del artículo 13 d). En su lugar se ha añadido la letra a bis) al artículo 3 del Reglamento 561/2006, que es ya de obligado cumplimiento; no es una posibilidad para que el Estado miembro pueda eximir del cumplimiento del referido reglamento a las operaciones recogidas en su artículo 13 apartado 1, y con un **radio de hasta 100 km** en sustitución del radio de 50 km marcado el RD 640/2007.

- 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.

### **1.5. – Casos de conducciones exentas y no exentas. Caso especial desplazamiento hacerse cargo de vehículo.**

Existen determinados casos en conducciones de vehículos exentos u operaciones exentas junto con conducciones no exentas y sujetas al Reglamento 561/2006. A este tipo las denominaremos conducciones mixtas. Por ejemplo, el caso de servicios regulares inferiores a 50 km, el conductor que no conduzca nada más que estos, es un supuesto puro. Estos casos



consisten, en general, en la forma en que se contabilizan estas conducciones, u otros tiempos de “otro trabajo” simultáneamente con las conducciones y los descansos de actividades obviamente no exentas.

Pues bien, existe el caso de como registrar el tiempo de viaje de un conductor hasta un lugar que no es el lugar habitual para hacerse cargo o ceder el control de un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006. Existen varias sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, casos 124/09, que aclara, a su vez, el concepto de centro de operaciones de la sentencia del caso C-297/99, que obligaba al conductor a registrar como “otros trabajos” los periodos empleados en los desplazamientos necesarios para hacerse cargo de un vehículo obligado a instalar y utilizar un tacógrafo en un domicilio distinto al del conductor o del centro de operaciones del empresario. Esto ha dado lugar a que la Comisión Europea, publicara la **Nota orientativa 2**.

En cuanto a los casos en que se simultanean conducciones exentas o fuera de ámbito con conducciones sujetas al Reglamento 561/2006, se produce lo que se denomina conducciones mixtas en el primer párrafo.

#### - **Conducción mixta típica:**

- Conducir durante la semana servicios inferiores a 50 km (regular especial) y fin de semana realización de servicio discrecional: El conductor podrá cumplimentar el certificado de actividades aprobado por la COM, o hacer entradas manuales en el tacógrafo.
- Realización en un mismo día un servicio regular de menos de 50 km y un servicio discrecional: El conductor deberá registrar el tiempo conducido en el servicio regular como “otros trabajos”, las anotaciones deberán realizarse manualmente en el tacógrafo analógico y mediante anotación manual en el tacógrafo digital.
- *Si encontramos un vehículo de las características del artículo 3.f del Reglamento 561/2006 (vehículos de asistencia en carretera), fuera del radio de 100 Km habrá que 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. El control se centrará básicamente en las actividades que realiza el día que está sometido al cumplimiento del Reglamento 561/2006 pero no de los días anteriores.*

#### - **Supuesto de conducción mixta atípica:**

- Dentro de una semana se realizan conducciones exentas y otras no:
  - **Sólo cuando se constaten conducciones sujetas al Reglamento 561 se podrá pedir justificación del período anterior.**
  - Detectable sólo en Inspección de empresas. En carretera, si no se ha activado la tecla “out”, la ausencia de datos se debe justificar con entradas manuales o con el certificado de actividades. 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.



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.

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

**2.1- El artículo 15 del Reglamento (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 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

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 Reglamento (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 Reglamento (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 Reglamento (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.

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, si no dispone de otro documento para justificarlo, 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. La utilización y cumplimentación del certificado de actividades se transcriben a continuación:

#### **CUÁNDO UTILIZAR EL CERTIFICADO DE ACTIVIDADES**

Dos son los conceptos fundamentales sobre los que gira toda la Decisión, recogidos en los considerandos de la misma:

1. **“La principal fuente de información en los controles en carretera, la constituyen los datos registrados por el tacógrafo. La ausencia de datos solo debe justificarse cuando por razones objetivas haya sido imposible el registro de datos en el tacógrafo, incluida su introducción manual. En tales casos, debe emitirse una certificación que confirme las razones en cuestión.**



2. **“El impreso de certificación debe utilizarse únicamente si, por razones técnicas objetivas, los datos registrados por el tacógrafo no pueden demostrar que se han respetado las disposiciones del Reglamento (CE) nº 561/2006”.**

El **texto** del certificado de actividades a cumplimentar es el **establecido** en el **Anexo** de la Decisión 2009/959/EU

En cuanto a los criterios para uso del formulario, la Comisión de la UE ha publicado la **NOTA ORIENTATIVA 5**, tratando de aclarar las dudas que se puedan presentar en su cumplimentación.

El certificado de actividades **no será exigido para aquellas actividades que puedan ser registradas por el tacógrafo**. En todas las circunstancias, el **conjunto completo** de datos registrados por el tacógrafo, **completado** por el formulario, **si es necesario, se admitirá como prueba suficiente** para demostrar el cumplimiento del Reglamento (CE) nº 561/2006 o del AETR, a no ser que **exista una sospecha justificada**.

**No se exigirá** certificado alguno **en relación** con los **periodos de descanso ordinarios diario y semanal**. En **ningún caso**, en los descansos semanales de hasta cuatro días inclusive, debidamente **registrados** por el tacógrafo **se exigirá** el certificado de actividades. No obstante, a partir de estos cuatro días, el conductor **podrá voluntariamente** aportar este marcando la casilla número 16 del mismo en los casos previstos. Hay que señalar que **un descanso semanal** no superior a **cuatro días**, puede **producirse** por la obligación, establecida en el Reglamento (CE) nº 561/2006, de **recuperar** descansos semanales **reducidos** anteriores.

El **“certificado de actividades”** a utilizar, establecido en el Anexo en la Decisión, **se acepta** en **cualquiera** de las **lenguas oficiales** de la **Unión Europea**, pues su formato normalizado facilita la comprensión, al contener una serie de campos predeterminados y numerados.

## **CUMPLIMENTACIÓN DEL CERTIFICADO DE ACTIVIDADES**

1. Rellenado **a máquina**.
2. Firmado por el **representante** de la empresa y por el **conductor, exigiéndose firmas originales**.
3. El certificado tiene que estar **firmado antes de empezar el viaje**.
4. Conductor autónomo: **éste firma dos veces**, como representante de la empresa y como conductor.
5. No se puede modificar el texto normalizado.
6. Únicamente es válido el original firmado.
7. No se admiten alteraciones manuscritas del formulario.
8. Se puede imprimir el formulario con el logo de la empresa y sus datos de contacto. No obstante, se tiene que cumplimentar, además, los campos de información de la empresa, estén estos o no en el logo de la empresa.

La **realización** de un transporte **careciendo** del “certificado de actividades” en los casos para los que están previstos en la Decisión de la Comisión 2009/959/EU, de 14 de diciembre, **no es una infracción en sí misma**. Por tanto, la **infracción** se produce al no poderse justificar los tiempos que no se hayan podido registrar por el tacógrafo que demuestren el cumplimiento del Reglamento 561/2006. Esta carencia **supondrá una infracción muy grave**, tipificada en el **artículo 140.24** de la **LOTT** y **197.24 del ROTT**, consistente en la carencia de hojas de registro del tacógrafo, de la tarjeta de conductor o de los documentos impresos que exista obligación de llevar en el vehículo.



## ADMISIÓN DEL CERTIFICADO ACTIVIDADES POR FAX

La Confederación española de Transporte de Mercancías solicitó de la Subdirección General del Transporte Terrestre la posibilidad de que fuera aceptado el certificado de actividades para el caso que una empresa tuviera conductores desplazados permanentemente de la localidad de residencia de la empresa, conductores con residencia en municipios distintos y distantes de la sede de la misma, que les hiciera imposible la remisión del certificado original con la antelación debida, pues estos conductores nunca pasaban por la sede de la empresa.

La petición ha sido estudiada y discutida por el Grupo de Trabajo de Apoyo Técnico a la Comisión de Directores Generales de Transportes en Materia de Inspección, en su reunión celebrada el pasado 6 de mayo de 2010. El grupo tomó la siguiente decisión:

**Se aceptará**, para todos los transportes sometidos a inspección en España, que el “**certificado de actividades**” previsto en la Decisión de la Comisión 2009/959/UE, **pueda ser remitido por fax** al conductor, y **no** ser exigido el **documento original** en la carretera, **únicamente** para aquellos conductores que, de forma **permanente**, su lugar de residencia sea **distinto**, y suficientemente **alejado** de la sede de residencia de la empresa, que les haga imposible desplazarse a ésta para, **previamente** a la realización del transporte, recibir el certificado original, **única y exclusivamente si se cumplen, a la vez, todos los requisitos** siguientes:

1. El **tacógrafo** instalado en el vehículo será **digital**. **No** se admitirá que el tacógrafo sea **analógico**.
2. Todos los campos del formulario deben **cumplimentarse a máquina**, en la parte que no corresponda rellenar al conductor.
3. El lugar en que se emita el certificado por el empresario, residencia de la empresa y el lugar en el que firme el conductor serán diferentes.
4. La parte del certificado que corresponde rellenar **al conductor**, que será lugar y fecha, se **admitirá** que esté escrita **a mano** por el mismo.
5. El conductor debe cumplimentar la parte del certificado que le corresponde en el mismo **momento en que lo reciba**, de forma que, coincida esta fecha con la de la firma del empresario y, por supuesto, con la del fax que figura en la parte superior del documento.
6. La **expedición** del certificado será **anterior** al inicio del viaje.
7. El certificado tiene que ir **a bordo** del vehículo, en la cabina del mismo. **No se admitirá** que el documento sea **remitido** por la empresa en el **momento del control**.

El certificado de actividades se puede descargar de la página del ministerio de fomento:

[http://www.fomento.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/TRANSPORTE\\_TERRESTRE/IGT/desc/criterios\\_de\\_actuacion.htm](http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_TERRESTRE/IGT/desc/criterios_de_actuacion.htm)

### 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 R<sup>o</sup> (CEE) n<sup>o</sup> 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.

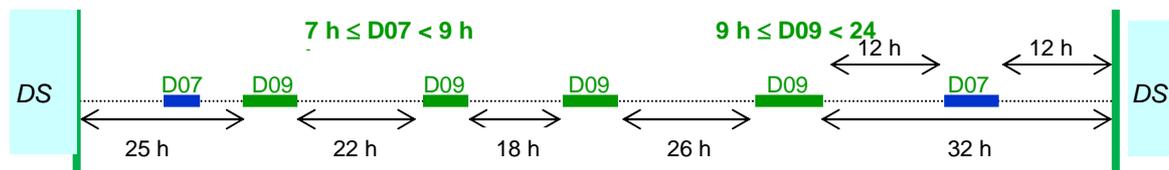
#### 4.- Tiempos de conducción y descanso

##### 4.1 Conducción diaria.

Hay que hacer constar que en el caso de realizar la inspección de un tacógrafo digital, los criterios que se explican a continuación, ya se han incluido en la aplicación de análisis del Ministerio de Fomento.

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

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



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



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

#### **4.2 Conducción semanal.**

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

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

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

#### **4.3 Conducción bisemanal.**

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

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

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

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

#### **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.

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

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

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

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

- 1) Los apartados 1 y 2 del artículo 7 del Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia



social en el sector de los transportes por carretera, deben interpretarse en el sentido de que prohíben que los conductores incluidos en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento conduzcan de manera ininterrumpida durante más de cuatro horas y media. No obstante, cuando un conductor haya observado una **interrupción de cuarenta y cinco minutos, de una sola vez o mediante varias interrupciones de al menos quince minutos** situadas dentro de o al finalizar un período de cuatro horas y media, debe reiniciarse el cómputo previsto en el apartado 1 del artículo 7 del Reglamento, sin tener en cuenta el tiempo de conducción y las interrupciones anteriormente realizadas por dicho conductor.

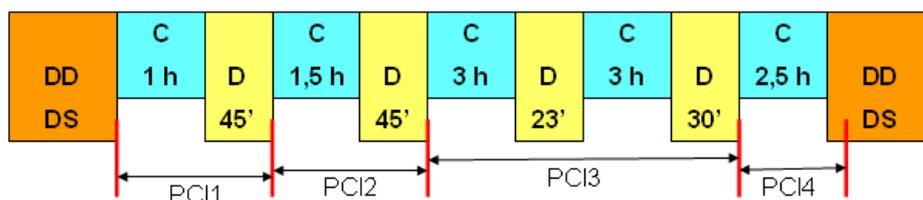
El Reglamento 561/2006, presenta una pequeña variación al sustituir las interrupciones de al menos 15 minutos, por una primera de al menos 15 minutos y una segunda de al menos 30 minutos. El aplicar estrictamente la sentencia acarrea, en algún caso, que sea sancionado un conductor que descansa más que otro. El tema se ha intentado corregir al elegir la pausa más cercana a las 4 horas 30 minutos de conducción, obviamente siempre que no implique una infracción de exceso de conducción ininterrumpida.

La mecánica de examen de las posibles infracciones consiste en:

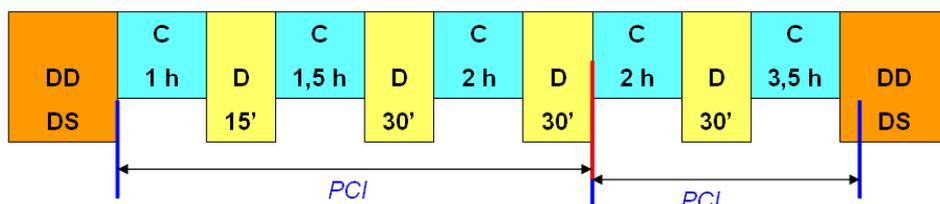
Todos los PCI COMIENZAN con la primera actividad de conducción, después de un DD, de un DS o de una pausa reglamentaria.

El periodo TERMINA si:

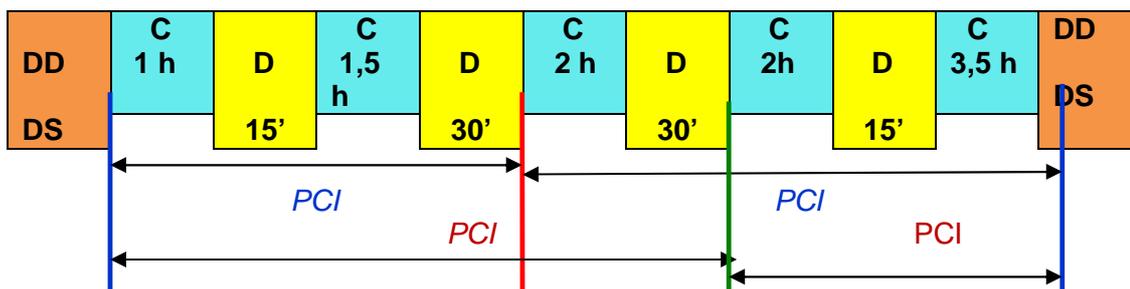
- Se encuentra una pausa de **45 minutos**.



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



En este último caso, el resultado de aplicar estrictamente la sentencia no es el mismo que aplicar la corrección, pues aparecerían en el primer caso tres periodos y no habría infracción.





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

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

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

**PCI:** periodo de conducción ininterrumpida.

#### 4.5 Descanso diario

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

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

#### Las Infracciones de Descanso Diario se determinarán de la siguiente manera:

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

**PDD:** periodo de descanso diario

**DDR:** descanso diario reducido

**DDN:** descanso diario normal

**DDF:** descanso diario fraccionado

#### 4.6 Descanso semanal

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

— dos períodos de descanso semanal normal, o



— un período de descanso semanal normal y un período de descanso semanal reducido de al menos 24 horas; no obstante, la reducción se compensará con un descanso equivalente tomado en una sola vez antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.

Además establece que: Un período de descanso semanal tendrá que comenzarse antes de que hayan concluido seis períodos consecutivos de 24 horas desde el final del anterior período de descanso semanal.

Por lo tanto, si no se cumplen ambas condiciones habrá infracción de falta de descanso semanal.

V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D
S 1		Semana 2						Semana 3						Semana 4									
CD (≤ 9 h)	DSR 24 h - S1	CD (≤ 10 h)	CD (≤ 9 h)	CD (≤ 9 h)	CD (≤ 9 h)	DSN (≥ 45 h) - S2	CD (≤ 10 h)	CD (≤ 10 h)	CD (≤ 10 h)	CD (≤ 10 h)	CD (≤ 10 h)	CD (≤ 9 h)	CD (≤ 9 h)	DSR 24 h - S3	CD (≤ 9 h)	CD (= 2 h)	CD (≤ 9 h)	CD (≤ 10 h)	CD (≤ 9 h)	CD (≤ 9 h)	+ Compensaciones	DSN (≥ 45 h) - S2	
		4 períodos de 24 horas										6 períodos 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 R<sup>o</sup> 561/06, puede ser descanso semanal normal (DSN, 45 horas) o reducido (DSR, superior o igual a 24 horas e inferior a 45horas)

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

- Ej.: si se descansa 35 horas, habrá que recuperar 10 horas (= 45–35)
- Ej.: si se descansa 21 horas, habrá que recuperar 24 horas (= 45–21)

Si en una semana determinada se realiza un **descanso inferior a 16 horas**, ya no se busca recuperación y se sanciona con 2000€.

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 2000€.
- 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.



Ej: si se descansa 21 horas y se recuperan las 24 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 2000€)*

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

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

**DSN:** descanso semanal normal

**DSR:** descanso semanal reducido

#### 4.7 Prelaciones:

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

Las prelaciones sólo se han aplicado en los 28 días anteriores al día de la inspección.

En las 24 horas del día de realización del control, la aplicación muestra todas las infracciones encontradas sin aplicar en este periodo ninguna prelación.

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

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

**FDD,** falta de descanso diario

**ECI,** exceso de conducción ininterrumpida.

#### 4.8 Atenuantes:

Se han eliminado los atenuantes en su totalidad.



#### 4.9- 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.

#### 4.10- Inmovilizaciones.

Atendiendo a lo establecido en el artículo 143.4 de la LOTT 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 deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en el punto 10 (manipulación del tacógrafo) del artículo 140.
- 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.

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.

Cuando haya exceso de conducción ininterrumpida.

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



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

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

#### **5.- Limitador de velocidad.**

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

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

#### **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 incluso si la causa fuera el llevar un imán.

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

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

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



Si se detectara por cualquier medio una manipulación en un tacógrafo digital se actuará conforme viene haciéndose hasta el momento, trasladando el vehículo al taller autorizado más cercano al punto en el que se esté realizando el control , acompañándose por los agentes, para verificar la manipulación y decretar la inmovilización hasta que se subsanen las causas que la motivaron y se remitirá copia del boletín de denuncia y del informe anexo, si lo hubiera, a la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, 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.

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.

## **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. En el caso de Croacia, que acaba de acceder a la UE, los vehículos que se controlen en tráfico internacional, la fecha obligatoria para su instalación, coincidirá con la del AETR.

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, en algún caso 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.



## **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 el TCM provisto de la aplicación de transporte facilitado 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.

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.**

Debido a las modificaciones que se han ido produciendo en el Reglamento 3821/85, que implican nuevos desarrollos del sistema del tacógrafo digital, se producen incidentes y fallos, sin que se puedan concretar muchas veces las causas que motivan esos incidentes y fallos que aparecen en los registros del tacógrafo. Se debe actuar 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 así como cualquier otra información que pueda ser relevante o que pueda ayudar a investigar lo que ha ocurrido (por ejemplo, una foto o una copia del informe técnico de calibración, etc.) y se remitirá a la Autoridad competente.

### **12.- Confiscación de tarjeta de conductor.**

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

### **13.- Armonización de las actuaciones.**

En aras a conseguir un mayor aprovechamiento de las prácticas de control en todo el territorio nacional sería conveniente que cualquier información que se considere de interés, cualquier duda que se presente en la realización de los controles o cualquier otra circunstancia que se considere relevante, sea remitida al Coronel de enlace de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, al objeto de proceder a su procesamiento, análisis y posterior traslado de la resolución a todos los interesados. La información deberá realizarse a través de los cauces oficiales establecidos, no obstante, excepcionalmente y para casos especiales y urgentes, podrá enviarse a través de la siguiente dirección de correo electrónico [sgit@fomento.es](mailto:sgit@fomento.es), con copia al Coronel de enlace de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Madrid, 24 de octubre de 2014