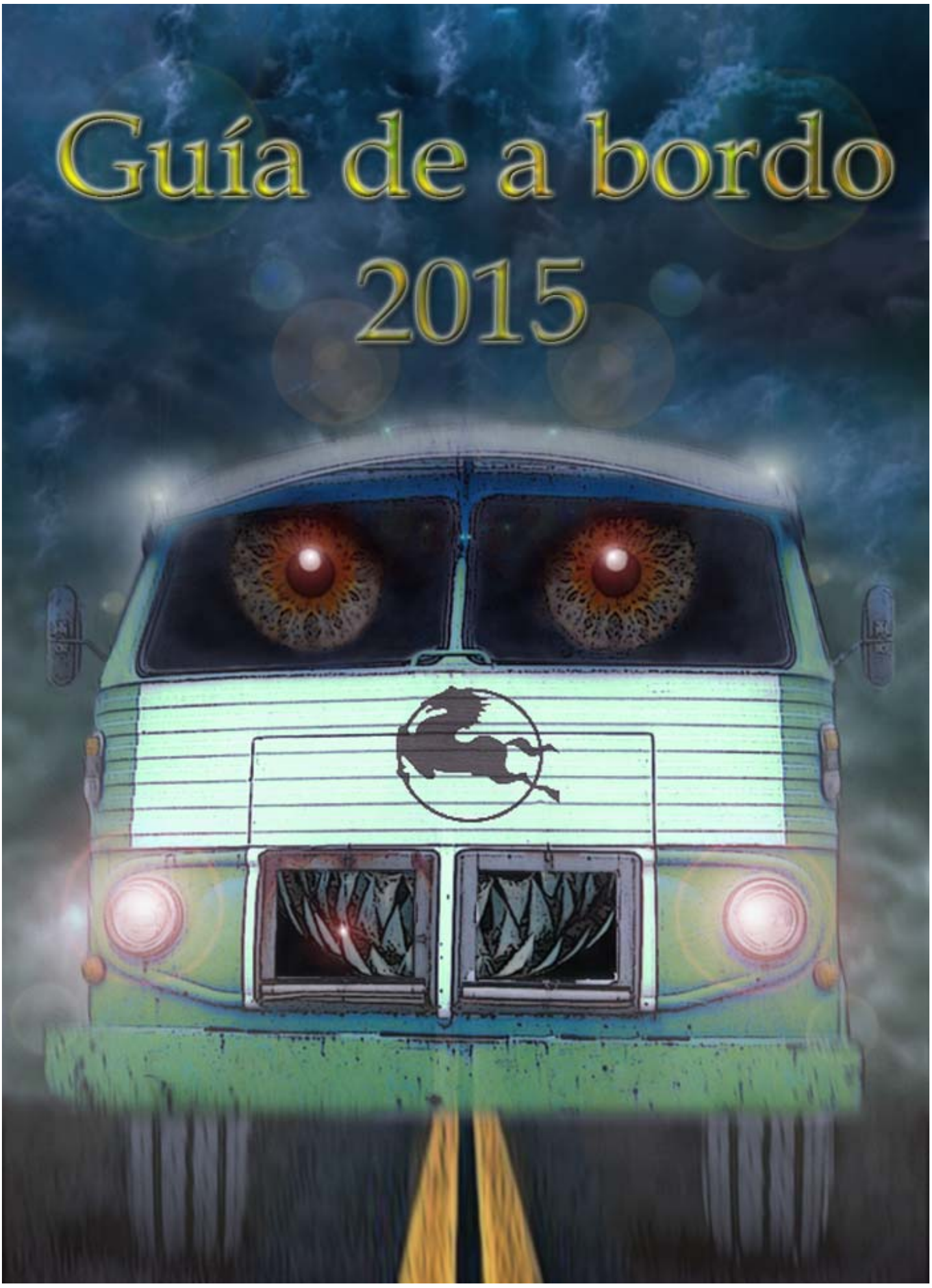
# Guía de a bordo 2015



# Introducción

El transporte por carretera es un sector estratégico con una incidencia **clave tanto en la economía como en la seguridad vial.**

Como cualquier otra actividad económica se encuentra jurídicamente regulada en base a la naturaleza de la propia actividad (transporte de viajeros, mercancías, ADR, transporte privado complementario) así como por la normativa laboral del sector mediante los convenios colectivos. Además de esto, la conducción de vehículos de transporte por carretera está sometida a unas **reglamentaciones específicas para este sector que establecen unas normas comunes de ámbito comunitario** y sientan las bases por las que se armonizan las condiciones para su ejecución. Todo este universo legislativo no es nuevo, no en vano **la primera normativa europea que regulaba los tiempos de conducción y descanso data del año 1969,** y está articulado y orientado a la protección de tres objetivos irrenunciables: la seguridad vial, la libre competencia y la calidad de las condiciones laborales en el sector del transporte.

Como vemos, el trabajo de los profesionales del sector del transporte por carretera está regulado de manera intrínseca, por un lado mediante **normativas comunitarias y por otro mediante otras de índole nacional**, lo que provoca, en no pocas ocasiones, confusiones de términos, distintos márgenes y criterios de actuación de los inspectores en función del estado europeo en el que nos encontramos y por supuesto, distintas interpretaciones de las normas. **Para unificar los criterios de inspección en el transporte por carretera** se han creado diferentes órganos supranacionales que trabajan de manera coordinada para establecer las bases que implementen un **control unificado del transporte en toda Europa**. Su función es primar la finalidad de los textos legales ante disposiciones insuficientemente claras, teniendo siempre en cuenta tanto el contexto jurídico por el que han sido creadas, como las resoluciones de los tribunales que dirimen casos relacionados con estos temas, aportando así una interpretación consensuada.

**En esta guía se pretende establecer una referencia somera de la legislación** que regula la actividad de conducción de vehículos industriales, aportando un criterio y visión generales y al mismo tiempo, servir de **consulta rápida de lo más destacable e importante en la actividad diaria de cualquier conductor profesional.**

A continuación hacemos una reseña, a modo de resumen, de la normativa más importante relacionada con la conducción de vehículos industriales:

**Directiva 2002/15/CE** del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2002. Por medio de esta directiva se establecen **disposiciones relativas al tiempo total de trabajo de las tripulaciones que realizan actividades móviles en el transporte por carretera, se trata por tanto, de una normativa de ámbito laboral**. Además en ella se definen de manera explícita las diferentes actividades o condiciones de realización del trabajo cotidiano, así como los periodos de disponibilidad o descanso. Al tratarse de una directiva su aplicación en los diferentes estados está sujeta a su implementación en el marco jurídico de cada nación. En el caso español, esta directiva fue introducida en la normativa nacional por medio del Real Decreto 902/2007 que modifica el **RD 1561/1995 de 21 de septiembre sobre jornadas especiales de trabajo** en vigor desde el año 2007. Lo más importante es entender que esta norma **limita el tiempo de trabajo** y la jornada laboral de todos los trabajadores, tanto autónomos como asalariados. Como norma de ámbito laboral, los registros de las jornadas de los trabajadores han de ser conservados para su posible puesta a disposición de las autoridades en materia laboral y de seguridad social, sin menoscabo de ser requeridas por otras autoridades en materia específica de transportes.

**Reglamento UE 165/2014** del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de febrero de 2014, por el que básicamente se regula el aparato de control (tacógrafo) así como la forma de operar con él. Este reglamento vino a sustituir al ya obsoleto 3821/85 e incide principalmente en las características técnicas de los nuevos

© Marcos Veiga 2015. Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción sin el consentimiento del autor

tacógrafos digitales. Se trata de la actualización lógica debida principalmente a la modernización de los aparatos de control, ya que, en cuanto a la forma de operar con ellos queda prácticamente igual que estaba, salvo pequeñas precisiones. Además, incluye una modificación del Reglamento 561/2006 en lo tocante a algunas excepciones a la instalación y uso del aparato de control. Lo que más nos interesa y por lo tanto, lo que se ha tenido en cuenta en esta guía, es el contenido relativo a la utilización del tacógrafo, los registros y las obligaciones como conductores.

**Reglamento CE 561/2006** del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de marzo de 2006. Sin lugar a dudas se trata del eje central alrededor del que gira todo el contenido de esta guía y es el que más nos interesa. En el, se regulan los tiempos de conducción y descanso de los conductores profesionales incluídos en el ámbito de aplicación, que **circulen exclusivamente dentro de la Unión Europea, Suíza y los países del Espacio Económico Europeo (Noruega, Islandia y Liechtenstein)**, tanto en transportes nacionales como internacionales. Para los servicios de transporte que circulen, aunque sea en una pequeña parte, fuera del territorio de la Unión Europea, Suiza y los países del EEE, o que tengan como origen o destino países distintos de los señalados, se aplicará el **Acuerdo AETR**, que tras su última modificación en el año 2010 ha quedado prácticamente idéntico al Reglamento CE 561/2006.

Como no todas las actividades de transporte por carretera, así como tampoco todos los vehículos o conjuntos de vehículos se encuentran sometidos a este reglamento, en su artículo 3 vienen definidas las excepciones generales a su aplicación. Además de estas, en el artículo 13 también se recogen otras posibles excepciones, que a criterio de cada estado, pueden suponer también la excepción al cumplimiento del reglamento, siempre y cuando sean comunicadas como tales. Dentro de estas últimas, en España son excepciones las recogidas en el Real Decreto 640/2007 de 18 de mayo. Así, en un principio, tienen **la obligación de instalar el tacógrafo y cumplir con los tiempos de conducción y descanso aquellos vehículos de transporte de mercancías con una MMA superior a 3.500 kg incluídos remolques o semirremolques**, esto quiere decir que algún vehículo ligero quedaría sometido a esta legislación en función del remolque que lleva enganchado. **También están obligados a cumplir con el reglamento aquellos vehículos destinados al transporte de viajeros, construídos o adaptados de forma permanente para transportar a más de 8 pasajeros, es decir que tengan más de 9 asientos incluído el conductor, y se dediquen a este fin**.
Hay muchas excepciones**,** entre las que **cabe destacar**:

- **Transportes** regulares de pasajeros dentro de un trayecto no superior a 50 Km.
- **Vehículos o conjuntos de vehículos** de MMA no superior a 7,5 toneladas dedicados al transporte no comercial de mercancías o al transporte de equipos necesarios para el desempeño de la actividad profesional del conductor, siempre que esta no sea principalmente la de conducir, por ejemplo los dedicados a puestos en mercadillos y dentro de un radio de 100 Km de la base de la empresa.
- **Vehículos** construídos de forma permanente para auxiliar a otros vehículos averiados, como las grúas, dentro de un radio de 100 Km.
- **Vehículos** que se sometan a pruebas en carretera tras una reparación, para su mejora o que aún no hayan sido puestos en circulación. También están exceptuados aquellos que no puedan superar una velocidad máxima de 40 Km/h.
- **Vehículos** considerados históricos utilizados para transporte no comercial de pasajeros o mercancías.
- **Vehículos** destinados al transporte de ayuda humanitaria utilizados en casos de emergencias o en operaciones de salvamento. Tampoco estarán sujetos a reglamento los vehículos especiales destinados a fines médicos.
- **Vehículos** dedicados a la recogida de leche en granjas, recipientes o productos lácteos detinados a la alimentación del ganado dentro de un radio de 100 Km. También están exentos aquellos transportes de ganado o animales vivos, entre granjas, mercados y mataderos pero dentro de un radio de 50 Km.
- **Transportes** efectuados íntegramente en recintos cerrados o fuera de las carreteras abiertas a la circulación, como puertos, aeropuertos, recintos cerrados privados, canteras, etc.

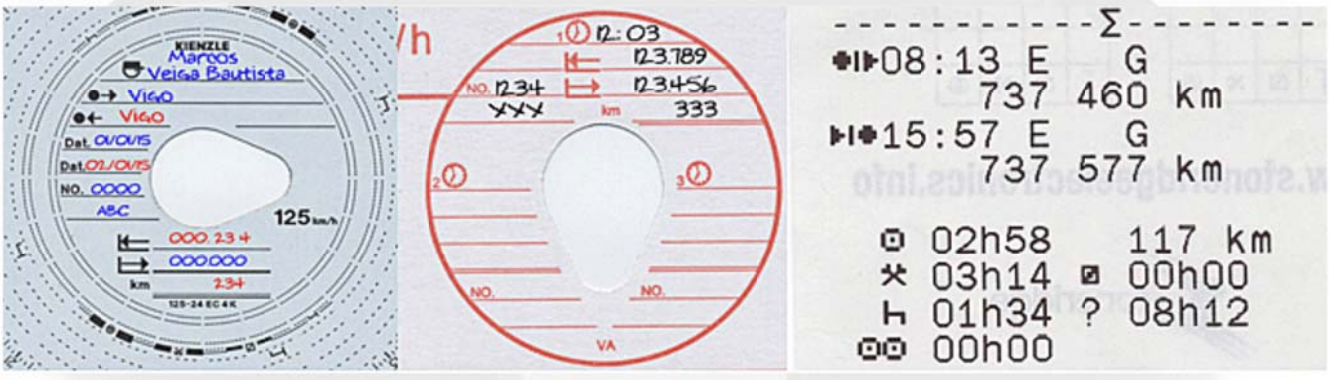
© Marcos Veiga 2015. Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción sin el consentimiento del autor

# A tener en cuenta

Dentro de nuestras responsabilidades como conductores están aquellas de obligado cumplimiento en el trabajo diario, como velar por el buen funcionamiento del tacógrafo y la correcta utilización del equipo, de la tarjeta de conductor o de los discos diagrama, además de las justificativas de nuestras actividades ante un control en carretera.

La primera de nuestras obligaciones es **asegurarnos de que el tacógrafo registre nuestras actividades en función de la hora oficial del país de matriculación del vehículo**, esto es muy importante si trabajamos con tacógrafos analógicos, que esté siempre en la hora correcta, es decir, que la hora del tacógrafo coincida con la hora oficial del país al que pertenece el vehículo. Es nuestra responsabilidad cambiarla en función del uso horario de invierno o verano (los cambios de hora anuales), pero jamás la cambiaremos en función del país donde nos encontremos. Con los aparatos digitales no tenemos ese problema ya que siempre registran las actividades según el horario del tiempo universal coordinado (UTC) que no cambia nunca.

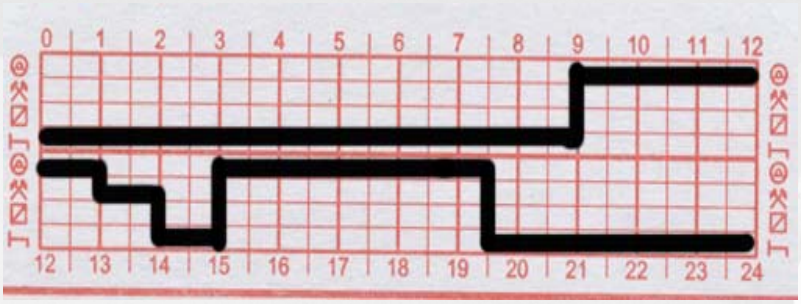
**Al inicio de la jornada**, si trabajamos con tacógrafo analógico, rellenaremos los espacios correspondientes del disco diagrama con los datos necesarios: **nombre completo, lugar de inicio, fecha, matrícula y lectura del odómetro.**
**Al finalizar la jornada** completaremos el espacio central del disco con el **lugar de fin, la fecha, y los kilómetros que marca el odómetro, haciendo la resta correspondiente para totalizar el recorrido.**
En caso de cambio de vehículo durante la jornada, y siempre y cuando el disco con el que hemos iniciado la jornada sea compatible con el aparato instalado en el segundo vehículo, lo indicaremos en el reverso del mismo, en el espacio correspondiente sin olvidarnos de registrar la hora del cambio, la matrícula y las lecturas del odómetro, tanto al hacernos cargo del vehículo como al finalizar el servicio en el. Si nos viéramos obligados a hacer muchos cambios durante la jornada, se puede hacer constar tal circunstancia en una hoja "*ad hoc*" que adjuntaremos al disco diagrama al finalizar la jornada de trabajo.
Si nuestro vehículo incorpora un tacógrafo digital, **estamos obligados a abrir y cerrar la jornada diaria**, indicando el país y la comunidad autónoma de inicio y de final de la jornada respectivamente, si estamos en España, o solamente indicaremos el país de inicio y fin cuando nos encontremos en el extranjero.




Otra de nuestras obligaciones es **utilizar correctamente el selector de actividades del tacógrafo**. Aunque los aparatos modernos ya seleccionan automáticamente la conducción debemos de tener en cuenta el resto de actividades que realizamos y reflejarlas correctamente utilizando para ello el selector de actividades del tacógrafo.

© Marcos Veiga 2015. Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción sin el consentimiento del autor

También **es obligatorio realizar entradas manuales cuando se realice alguna actividad y esta no está registrada por el tacógrafo**, por ejemplo porque no estamos en el vehículo y estamos realizando otro trabajo o conduciendo un vehículo exento de tacógrafo, etc. Para ello, en un tacógrafo digital seleccionaremos en el menú de inicio las entradas manuales e iremos indicando el tipo de actividad realizada y su duración. En los aparatos analógicos, al carecer de esta función, lo indicaremos en las cuadrículas destinadas a tal efecto en el reverso del disco. En caso de mal funcionamiento del equipo, registraremos todas nuestras actividades en la zona reservada a tal efecto en el papel destinado a la impresión de tickets o en las cuadrículas del reverso del disco sin estropearlo ni ensuciarlo.



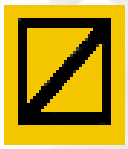

Las diferentes actividades que realizamos a lo largo de la jornada diaria, así como sus definiciones exactas vienen recogidas en la **directiva 2002/15/CE.** En resumen, lo más destacable que **debemos de registrar durante nuestra actividad diaria** es:



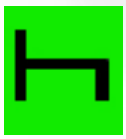
**La actividad de conducción** se selecciona automáticamente por el tacógrafo una vez que el vehículo se ha puesto en movimiento. Hay tacógrafos digitales que no empiezan a registrar la actividad de conducción hasta que no pasa un minuto desde que hemos arrancado.



**Otros trabajos** implican cualquier actividad distinta de la conducción, como mantenimiento del vehículo, cargas y descargas o la conducción de vehículos exentos de tacógrafo, incluidos aquellos trayectos empleados en conducir cuando nos quedamos lejos de la base o del domicilio del conductor y empleamos, por ejemplo, un turismo para trasladarnos.



**Disponibilidad** es el tiempo en que un conductor no realiza ningún trabajo pero está a disposición de su empleador. Se considera disponibilidad el tiempo que pasamos como viajeros o acompañantes en un vehículo, cuando viajamos en tren o ferry sin acceso a litera o en caso de conducción en equipo cuando nos encontramos como segundo conductor. Bajo ciertas circunstancias puede ser considerada como pausa.



**Descanso** es el tiempo en que un conductor dispone libremente de su tiempo y lo dedica para su reposo, sin realizar ninguna actividad para su empleador o ninguna otra actividad que implique una relación contractual. **Pausa** o interrupción en la conducción es el periodo de tiempo en el cual el conductor deja de conducir o de realizar cualquier otro trabajo para descansar antes de reincorporarse de nuevo a su actividad.

© Marcos Veiga 2015. Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción sin el consentimiento del autor

Hay que recordar aquí que **es obligatorio que tanto la tarjeta de conductor, como el disco diagrama permanezcan insertados en el tacógrafo durante toda la jornada diaria**, para que todas nuestras actividades queden registradas por el aparto de control. Esto no quiere decir que, en caso de operar con un aparto de control analógico, no podamos abrirlo en un momento puntual para, por ejemplo, controlar los tiempos dedicados a cada actividad o asegurarnos de no sobrepasarnos en la jornada de trabajo, o en los tiempos de conducción según lo registrado en el disco diagrama, algo que no nos ocurrirá con los tacógrafo digitales, ya que en todo momento somos conscientes del tiempo dedicado a cada actividad así como del que nos restaría para finalizar la jornada correctamente.
En el caso de trabajar con un tacógrafo digital se podría dar la situación en la cual, aunque el equipo funcione correctamente y registre las actividades realizadas, sea nuestra tarjeta de conductor la que presente un error porque no funcione correctamente, porque la hayamos perdido o no la tengamos. En un caso así es necesario hacer **una impresión de la unidad vehicular (VU) al inicio de la jornada, antes de comenzar a conducir y cumplimentar el espacio dedicado a tal fin en el reverso del ticket con nuestro nombre completo, nº permiso conducir o nº de la tarjeta, si lo sabemos y muy importante la firma. Al terminar la jornada haremos otra impresión y cubriremos los mismos datos guardando ambos tickets juntos.**




Desde enero de 2008, siempre que llevemos a cabo una conducción en un vehículo incluído en el ámbito de aplicación del reglamento 561/2006, es obligatorio poder justificar ante un control en carretera nuestras actividades del día en curso, es decir, del día en el que somos ispeccionados y además las actividades realizadas en los 28 días anteriores. Es importante reseñar aquí que lo que hay que presentar son los registros justificativos de nuestras actividades personales, no las del vehículo, quedando excluidas también, las de cualquier otro conductor que no esté presente en ese momento. De la misma manera están fuera de dicha justificación y por lo tanto **no tendremos obligación de justificar nuestros descansos diarios ni semanales**, así un conductor puede retirar su tarjeta o disco una vez finalizada la jornada sin necesidad de dejarlo en el tacógrafo. En el caso de transportes de largo recorrido que nos lleven varios días, lo normal es dejar que el vehículo registre todas nuestras actividades y descansos desde que salimos hasta que regresamos a la base, teniendo insertada la tarjeta o discos diagrama en todo momento, evitando así suspicacias y posibles malentendidos sobre todo en el extranjero.

Así, para justificar estos 28 días anteriores, que no tienen porqué ser necesariamente 28 jornadas de trabajo puesto que se refiere a días naturales, quedando incluídos los días de descansos semanales o días de inactividad, **hemos de llevar con nosotros en todo momento los discos diagrama**, si hemos conducido con tacógrafo analógico, **la tarjeta de conductor si poseemos una**, tanto si la utilizamos como si no, para comprobar nuestras actividades registradas mediante un aparato digital, **así como los tickets impresos**, solamente en el caso de haber tenido que realizarlos, por ejemplo, por no funcionar nuestra tarjeta de conductor o por no tenerla encima por los motivos que fueran.

© Marcos Veiga 2015. Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción sin el consentimiento del autor

# Certificado de Actividades

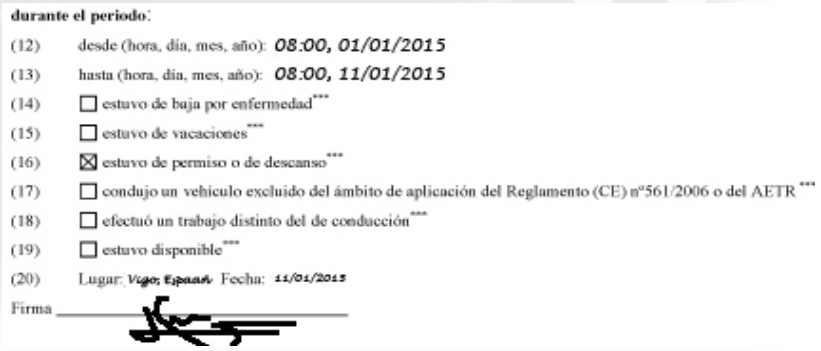
Para justificar aquellos **periodos en los cuales no hemos tenido actividad registrada por el tacógrafo** durante varias jornadas continuadas, bien por estar realizando otros trabajos, de vacaciones, de baja o bien por cualquier otro motivo, hay que emplear para ello el **modelo normalizado de certificación de actividades**. El modelo de certificado válido es el establecido en el anexo de la decisión 2009/959/EU, y es el mismo para todo el territorio de aplicación, por lo que, aunque se presente en diferentes idiomas, será perfectamente comprendido por cualquier inspector. Este certificado **es obligatorio llevarlo debidamente cumplimentado a máquina y firmado antes del inicio del viaje**. En ningún caso se podrá exigir un certificado para justificar los tiempos de descanso diarios o semanales ordinarios.

De la misma manera, ante un control de carretera por conducción de un vehículo incluído en el ámbito de aplicación del reglamento 561/2006, se debe de emplear el certificado de actividades para justificar las jornadas en las que hubiéramos efectuado conducciones exentas, tanto si estas jornadas fueron llevadas a cabo en un vehículo que no lleva instalado tacógrafo, como si no hemos conmutado la opción OUT del tacógrafo digital o insertado discos diagrama en uno analógico. Aquí es necesario puntualizar que, **durante un trayecto exento del ámbito de aplicación, aunque el vehículo lleve instalado aparato de control, no es obligatorio hacer uso de él, pero sí es obligatorio justificar estas jornadas en el caso de salir con un servicio sujeto al reglamento.**

1- Si realizamos siempre y únicamente conducciones exentas, no hay obligación de justificar nada.
2- Si en la misma jornada se realiza un trayecto exento y otro incluído, la actividad exenta debe de ser justificada mediante entrada adicional, como otros trabajos.
3- Si realizamos durante varias jornadas conducciones exentas y posteriormente otra incluída, hay que justificar esas jornadas anteriores con un certificado de actividades.

Hay que dejar claro que el certificado solamente será exigido si no existen registros de tacógrafo, ya que son estos datos los que constituyen la fuente de información ante una inspección. Precisamente es esta ausencia de registros lo que justifica la obligatoriedad de aportar un certificado unficado que demuestre el cumplimiento de la normativa.
Como no hay obligación de justificar en carretera los descansos diarios ni los semanales, tampoco hay esa obligación con respecto al certificado de actividades, incluídos periodos de descanso de hasta cuatro días debidamente registrados por el tacógrafo. A pesar de esto, **es muy recomendable extender un certificado para justificar aquellos descansos que excedan holgadamente de las 45 horas** correspondientes a un descanso semanal ordinario. Con esto evitamos suspicacias y posibles sanciones, sobre todo cuando salimos de nuestras fronteras.

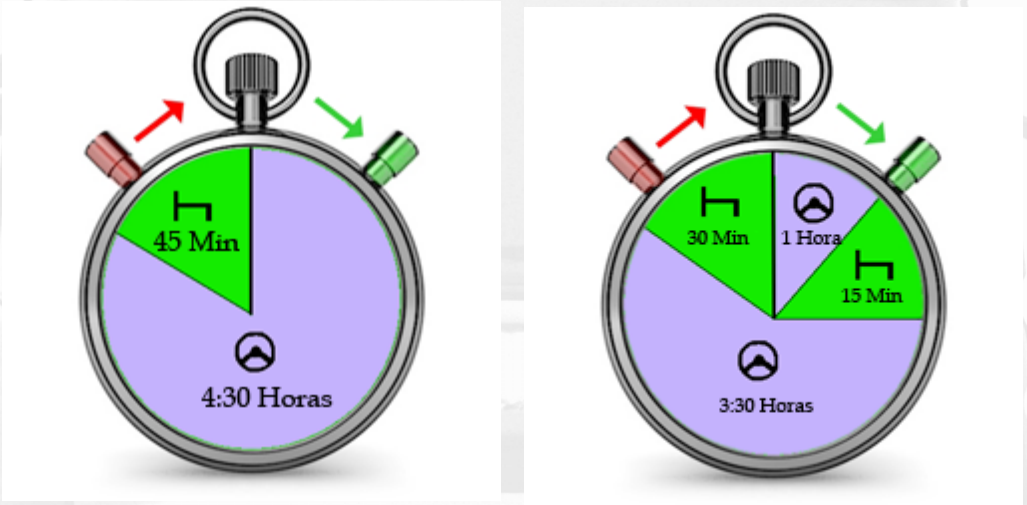

ES ES


durante el periodo:
(12) desde (hora, día, mes, año): 08:00, 01/01/2015
(13) hasta (hora, día, mes, año): 08:00, 11/01/2015
(14) ☐ estuvo de baja por enfermedad***
(15) ☐ estuvo de vacaciones***
(16) ☒ estuvo de permiso o de descanso***
(17) ☐ condujo un vehículo excluido del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº561/2006 o del AETR***
(18) ☐ efectuó un trabajo distinto del de conducción***
(19) ☐ estuvo disponible***
(20) Lugar: Vigo, España Fecha: 11/01/2015
Firma

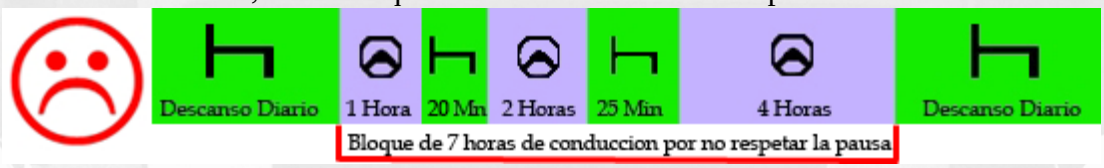
© Marcos Veiga 2015. Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción sin el consentimiento del autor

# Conducción ininterrumpida

Una vez que se inicia la actividad de conducción sabemos que no se puede exceder de un máximo de 4 horas y 30 minutos sin hacer una **pausa de al menos 45 minutos** antes de reanudar la conducción. Esta pausa de 45 minutos puede ser tomada de una sola vez o sustituida por dos pausas intercaladas en el periodo de conducción, siempre y cuando estas **dos interrupciones sean de al menos 15 minutos la primera y 30 minutos la segunda, respetando siempre este orden** y que no se supere el tiempo máximo de conducción en el momento de iniciar la segunda parte de la pausa.




**En el caso de hacer la pausa fraccionada es absolutamente imprescindible cumplir tanto con el orden como con la duración mínima de ambas fracciones** para que sea considerada como pausa preceptiva, esto quiere decir que si hemos realizado la primera interrupción de 20 minutos y la segunda de 25 no servirá aún sumando ambas los 45 minutos, teniendo que realizar una nueva interrupción de al menos 30 minutos.




No es necesario agotar el tiempo de conducción de 4:30 horas para hacer la pausa, es decir que podremos hacer la pausa independientemente del tiempo que llevemos al volante siempre que no se sobrepase el máximo permitido. **Una vez completada una pausa preceptiva, ya sean 45 minutos seguidos o las dos interrupciones de 15+30 minutos se empezará un nuevo periodo de conducción.**



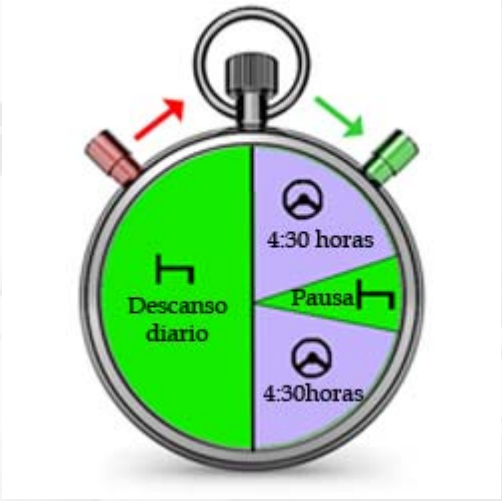

Tampoco existe un tiempo de conducción mínimo para poder realizar la primera interrupción de 15 minutos, así podremos parar aunque solamente llevemos 5 minutos conduciendo pudiendo realizar la segunda pausa de 30 minutos al cabo de 4:25 horas. **Es muy importante reflejar las pausas correctamente con el selector de actividades, pues en caso contrario podrían no ser reconocidas como tales ante una inspección.**




© Marcos Veiga 2015. Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción sin el consentimiento del autor

# Conducción diaria

El tiempo dedicado a la conducción está limitado a **nueve horas por jornada**, esto es que una vez iniciemos la jornada tras un descanso preceptivo, tendremos un máximo de nueve horas para conducir no pudiendo retomar dicha actividad hasta haber completado un nuevo descanso reglamentario.
Este límite de 9 horas **se puede ampliar a 10 horas únicamente dos veces por semana**, entendiendo por **semana el tiempo que transcurre desde las 00:00 horas del lunes hasta las 24:00 del domingo siguiente.**







**Las jornadas de 10 horas pueden ser correlativas**, pero siempre dentro del límite semanal (Lunes-Domingo).




Es importante entender que **el tiempo diario de conducción es la actividad dedicada exclusivamente a conducir** (no otros trabajos ni disponibilidad) acumulada desde el final de un descanso hasta el comienzo del siguiente.



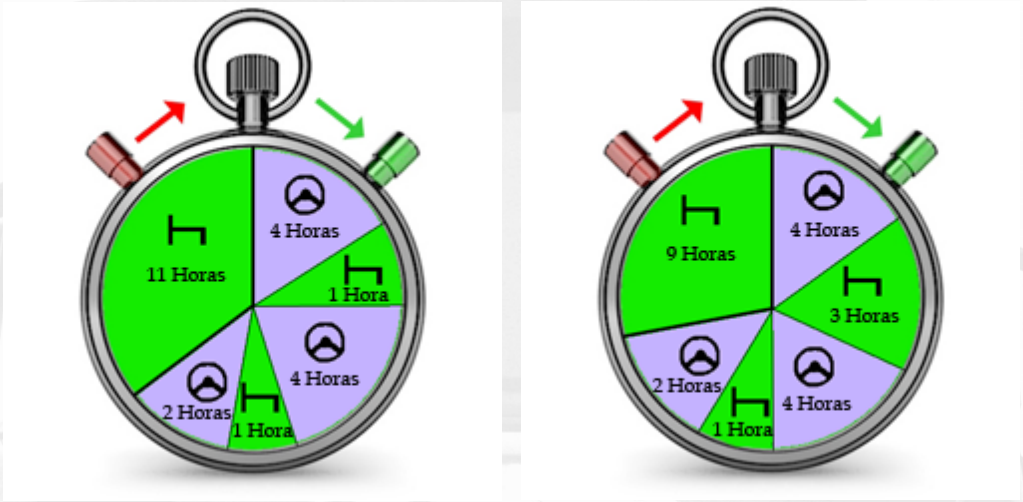

No debemos interpretar este límite de actividad de conducción dentro de las 24 horas que tiene un día natural, si no que se refiere a la jornada de trabajo, así, **una vez hemos completado un descanso diario ya podremos iniciar una nueva jornada**, independientemente de la hora en que hayamos comenzado la anterior. Dicho de otra manera, al completar un descanso reglamentario se pone el contador a cero y ya podemos comenzar una nueva jornada.




© Marcos Veiga 2015. Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción sin el consentimiento del autor

# Descanso diario

**Todos los días que tengamos actividad tenemos la obligación de tomar el descanso diario correspondiente**. El tiempo de **descanso diario normal es de 11 horas consecutivas** o 12 horas si lo tomamos en dos tramos, siempre y cuando **el primero de estos sea de al menos 3 horas y el segundo de un mínimo de 9**.




El descanso también puede ser tomado de manera reducida haciendo un **mínimo de 9 horas consecutivas solamente tres veces entre dos descansos semanales**, no por semana reglamentaria (lunes-domingo). Así tras un descanso semanal sabemos que se pueden realizar tres descansos diarios reducidos como máximo antes del próximo descanso semanal, independientemente del día de la semana en que nos encontremos. Se entiende por **descanso reducido aquel que tiene una duración superior o igual a 9 horas e inferior a 11 horas.**




Es clave entender que **el descanso diario ha de ser tomado dentro de las 24 horas una vez iniciada la jornada**, entendiéndose como inicio cualquier actividad distinta del descanso. Dicho de otra manera, cuando comenzamos una jornada, bien sea con otros trabajos, disponibilidad o conducción, comienza el cómputo de 24 horas para enmarcar nuestras actividades diarias incluido el descanso.




En caso de no existir un descanso reglamentario en el plazo de 24 horas, cualquier otro descanso de **7 horas consecutivas acotaría la jornada** ya que se toma como descanso diario, aunque conllevaría la denuncia por **minoración de descanso diario**.

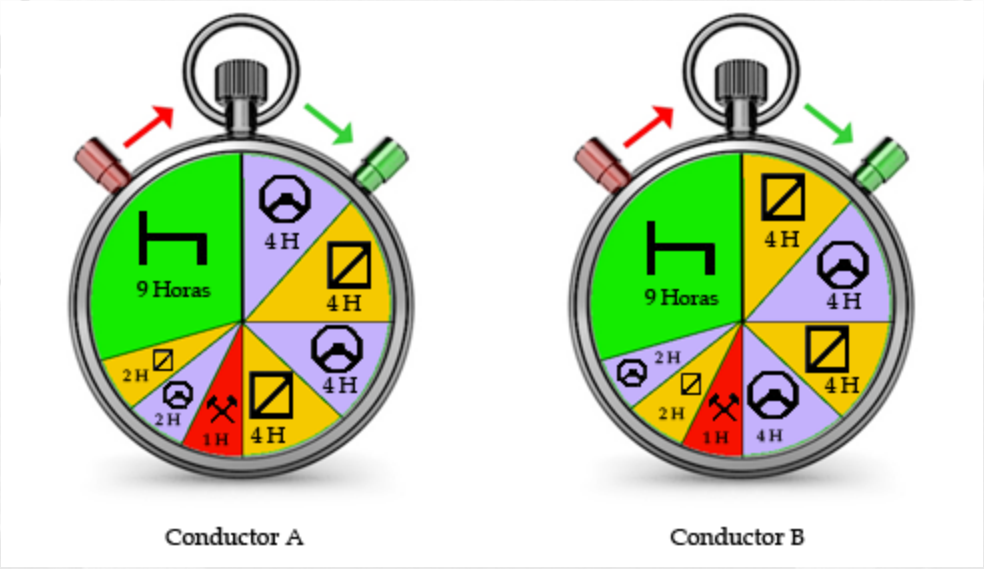



Es muy importante establecer que el tiempo dedicado a descanso no debe ser interrumpido, **reglamentariamente solo se permite interrumpir el tiempo de descanso diario ordinario en los casos de embarque o desembarque de un tren o ferry** (hasta dos actividades que sumen en total un máximo de 1 hora) siempre y cuando se tenga acceso a litera en ese transbordador, o bien en caso de ser ordenado por una autoridad. Si se diera el caso de tener que interrumpir el descanso por cualquier motivo lo mejor es justificarlo en el disco o en una impresión nada más parar el vehículo.

© Marcos Veiga 2015. Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción sin el consentimiento del autor

# Conducción en equipo

La conducción en equipo goza de unas **características particulares en cuanto a los plazos para realizar el descanso diario, así como para realizar la pausa a bordo con el vehículo en movimiento**. **El descanso diario será de 9 horas realizado en las 30 horas siguientes a iniciar la jornada**. Así pues, una vez iniciada la jornada de trabajo de dos conductores habrá que tomar un descanso de 9 horas ininterrumpidas como mínimo antes de que transcurran 30 horas. **Si bien el descanso diario puede ser de 9 horas todos los días, habrá que respetar los límites de tiempos de conducción tanto diario como semanal de cada conductor, así como los descansos semanales.**




Se considera conducción en equipo cuando hay **al menos dos conductores participando en la conducción del vehículo de forma permanente**. Excepto en la primera hora de conducción al iniciar la jornada, que se permite la presencia de un único conductor a bordo del vehículo, durante el resto de la jornada es obligatoria la presencia de dos conductores. Dicho de otra manera, **hay que ir siempre acompañados por otro conductor para que la actividad pueda ser reconocida como conducción en equipo.**

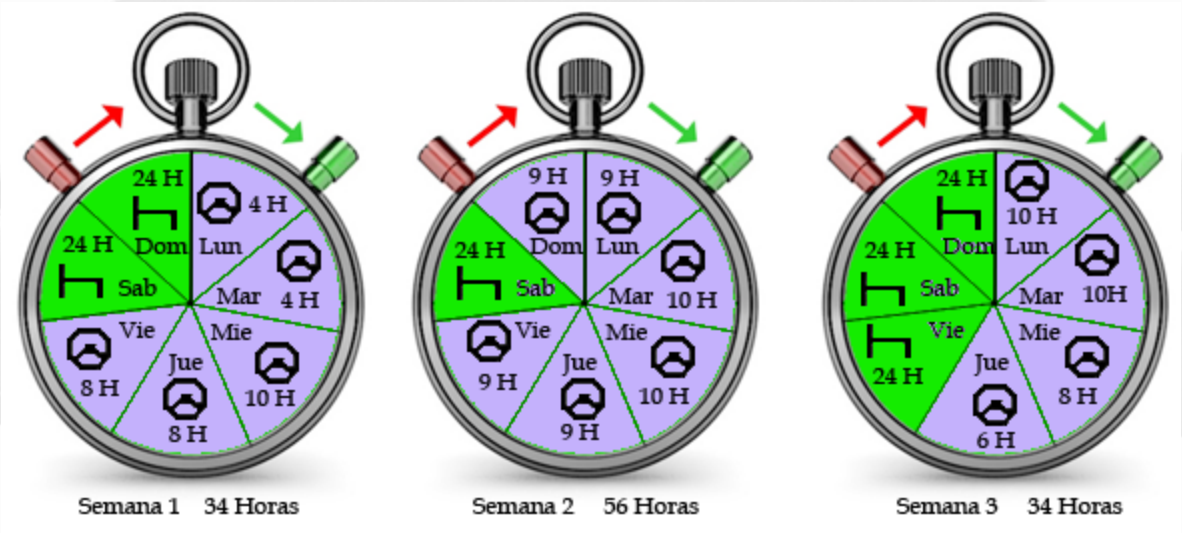
También sería válido, por ejemplo, dejar a un acompañante y que en ese mismo momento se suba otro, pues estarían dos conductores a bordo aunque no sean los mismos. Imaginemos un conductor A sale de viaje, al cabo de una hora se le suma el conductor B. En un punto del camino el conductor B abandona el vehículo y es relevado por el conductor C que hace el resto del viaje acompañando al conductor A. **En este caso solamente el conductor A hace el viaje en condiciones de conducción en equipo** y tanto el conductor B como el C están supeditados a las normas de conducción individual por no haber estado toda la jornada a bordo del vehículo, a no ser que se suban a otro y prosigan acompañados continuando así la conducción en equipo en otro vehículo.**Se reconoce como pausa en la conducción en estas condiciones cualquier periodo en el cual el segundo conductor viaja sin realizar la tarea de la conducción**, es decir, cuando va sentado acompañando al conductor.




© Marcos Veiga 2015. Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción sin el consentimiento del autor

# Conducción semanal

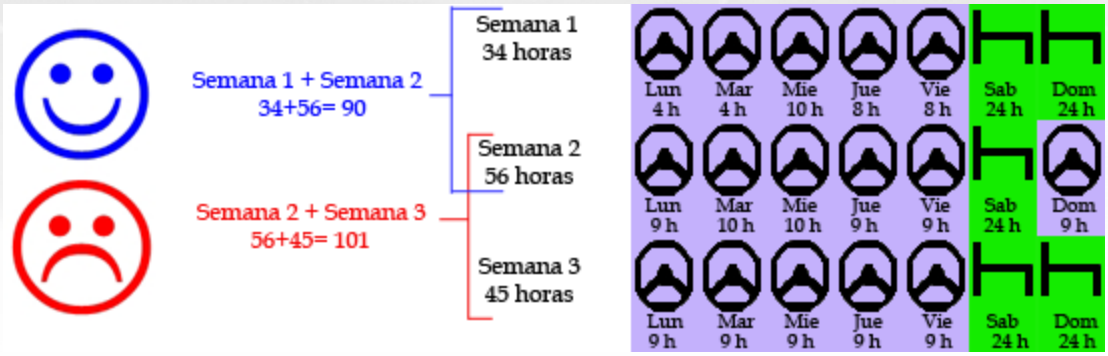
De la misma manera que la conducción diaria está limitada, también lo está a nivel semanal y bisemanal.
Los límites máximos para esta actividad son **56 horas por semana y nunca sobrepasar las 90 horas acumuladas de conducción en dos semanas consecutivas**. Esto quiere decir que tendremos que ajustar nuestro trabajo a esos marcos legales máximos dentro de cada semana reglamentaria (de lunes a domingo).




Es muy importante entender que **estos límites se establecen en el marco de la semana reglamentaria** y no desde que hemos comenzado nuestra semana tras un descanso semanal. Si, por ejemplo arrancamos un domingo una vez completado el descanso semanal hay que tener presente que esas horas conducidas en ese domingo pertenecen a la semana anterior, ya que ese periodo no finaliza hasta las 24 horas.
**Para hacer el cómputo semanal se comienza a contar desde las 00.00 horas del lunes hasta las 24:00 horas del domingo** a sabiendas que en ese periodo de tiempo nunca podremos acumular más de 56 horas de conducción.



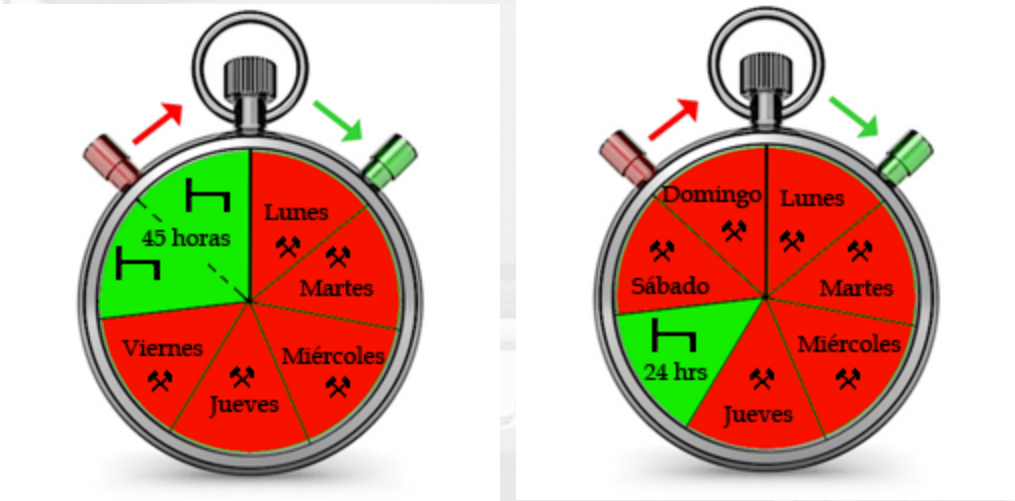

En cuanto al cómputo bisemanal siempre hay que tener en cuenta tres semanas ya que si bien **el límite máximo de 90 horas es el acumulado en dos semanas consecutivas, podrán hacerse combinaciones entre dos semanas cualesquiera siempre y cuando estas sean consecutivas**, por ejemplo semana 1 y semana 2 hacen una combinación pero también la semana 2 y la semana 3 hacen otra, por lo cual la semana 2 combina tanto con la anterior como con la siguiente y en cualquiera de estas agrupaciones el límite siempre es de 90 horas.




© Marcos Veiga 2015. Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción sin el consentimiento del autor

# Descanso semanal

**Al cabo de cada semana de trabajo estaremos obligados a cumplir un descanso semanal.** La duración del descanso semanal ordinario es de, **al menos 45 horas ininterrumpidas, pudiendo reducirse a un periodo de no menos de 24 horas**, no obstante se compensará la reducción antes del final de la tercera semana siguiente a la reducción. No está especificado el lugar de la semana en que se efectuará, quedando a nuestra libre disposición, lo que sí es obligatorio es comenzarlo antes de que transcurran 6 días desde que finalizó el descanso semanal anterior **(6 periodos de 24 horas =144 horas)**




Lo más importante a la hora de planificar el trabajo semanal es tener presente estos tres preceptos ineludibles:

1. **Mínimo de 24 horas ininterrumpidas para poder considerarse descanso semanal preceptivo**
2. **No más de 144 horas entre dos descansos semanales (6 periodos de 24 horas)**
3. **Cada dos semanas consecutivas cualesquiera debemos tomar, al menos, un descanso semanal reducido y otro ordinario.**

Se trata de un requisito mínimo, pues puede haber otros descansos adicionales, **además reglamentariamente no se prohíbe hacer dos descansos semanales reducidos consecutivos**, eso sí, siempre que se cumplan las disposiciones anteriores.



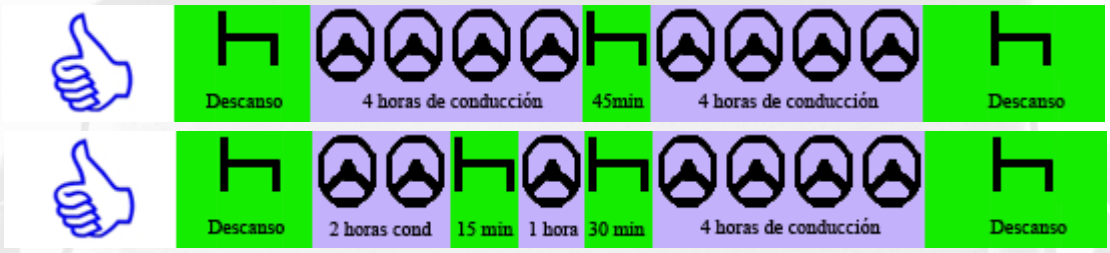

Se entenderá **descanso reducido todo aquel con una duración mínima de 24 horas, pero inferior a las 45 horas** y se podrá recuperar cualquier día, antes del final de la tercera semana siguiente a la de la reducción y se hará **de una sola vez y unido a un descanso de 9 horas como mínimo**. Esto quiere decir que cualquier día se pueden recuperar las horas que debamos de un descanso semanal reducido sumándolas al descanso diario y haciéndolo todo seguido o también sumándolas a un descanso semanal.




© Marcos Veiga 2015. Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción sin el consentimiento del autor

# Guía Rápida

**Conducción ininterrumpida**: máximo 4:30 horas de conducción, pausa mínima de 45 minutos consecutivos o bien 15+30 minutos.



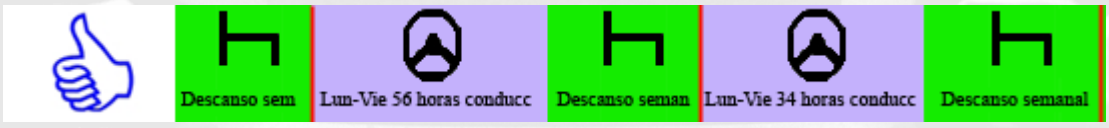

**Conducción diaria**: máximo 9 horas diarias ampliable a 10 horas solamente dos veces por semana.




**Descanso diario**: 11 horas ininterrumpidas diarias, o bien 3+9. Se puede hacer reducido de al menos 9 horas solamente tres veces entre dos descansos semanales.




**Conducción semanal**: máximo 56 horas en una semana y máximo 90 en cómputo bisemanal.




**Descanso semanal**: Mínimo 45 horas ininterrumpidas por semana, se puede reducir a 24 siempre que se recupere la reducción antes del final de la tercera semana siguiente. No más de 144 horas entre descansos semanales.




© Marcos Veiga 2015. Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción sin el consentimiento del autor

# Resumen legislativo

## Normativa comunitaria

**REGLAMENTO (CE) Nº 561/2006 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 15 de marzo de 2006**

**REGLAMENTO (UE) Nº 581/2010 DE LA COMISIÓN de 1 de julio de 2010**

**REGLAMENTO (UE) Nº 165/2014 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 4 de febrero de 2014**

## Normativa española

**REAL DECRETO 640/2007 de 18 de mayo**

**REAL DECRETO 1561/1995 de 21 de septiembre**

**REAL DECRETO 902/2007 de 6 de julio**



© Marcos Veiga 2015. Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción sin el consentimiento del autor