

# Manual

**de tacógrafo digital y  
tiempos de conducción  
y descanso**



**EDITA:**

Aparcamiento Lintzirin - AIE

Portu Etxe bidea 83, 2 solairua, 14.bulegoa, ezkerra

Tel.: 943260743/943211510

**Comentarios y ejemplos prácticos sobre tiempos  
de conducción y descanso:**

Jon Larrazabal

Mayo 2006

DEPÓSITO LEGAL

SS-600/06

**DISEÑO E IMPRESIÓN:**

Gertu (Oñati)

## **I.- TACÓGRAFO DIGITAL**

1. INTRODUCCIÓN
2. COMPONENTES Y ACCESORIOS
3. TARJETAS
4. SOLICITUD DE TARJETAS
5. IMPRESOS
6. FUNCIONAMIENTO
7. DESCARGA Y TRATAMIENTO DE DATOS
8. PREGUNTAS MÁS FRECUENTES

## **II.- TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO**

1.- COMENTARIOS PRÁCTICOS A LA REFORMA DE LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO EN EL REGLAMENTO 561/06/CE POR EL QUE SE DEROGAN Y REFORMAN LOS REGLAMENTOS 3820/85 CE Y 3821/85/CE RESPECTIVAMENTE

### **2.- TIEMPOS**

#### **2.1.- DISTINCIÓN TIEMPOS SEGÚN ACTIVIDAD**

##### **2.1.1.- Tiempo conducción**

###### **2.1.1.1.- Conducción diaria**

###### **2.1.1.2.- Conducción y descanso semanal y bisemanal**

###### **2.1.1.3.- Conducción ininterrumpida**

###### **2.1.1.4.- Descanso diario**

##### **2.1.2.- Tiempo de trabajo**

##### **2.1.3.- Tiempo de presencia o disponibilidad**

##### **2.1.4.- Posibles cambios en la definición de tiempo de presencia con la trasposición de la Directiva 2002/15 de tiempos de trabajo.**

### **3.- SANCIONES**

#### **3.1.- CALIFICACIÓN**

##### **3.1.1.- Infracciones tiempos de conducción y descanso**

###### **3.1.1.1.- Muy grave**

###### **3.1.1.2.- Grave**

###### **3.1.1.3.- Leve**

# 1.- TACÓGRAFO DIGITAL

TAKOGRAFO DIGITALA

AURKIBIDEA / Índice

- 1 Introducción
- 2 Componentes y accesorios
- 3 Tarjetas
- 4 Solicitud de tarjetas
- 5 Impresos
- 6 Funcionamiento
- 7 Descarga y tratamiento de datos
- 8 Preguntas más frecuentes

## 1. INTRODUCCIÓN

Todos los vehículos de más de 3,5 toneladas dedicados al transporte de mercancías por carretera que se matriculen en la Unión Europea deben llevar obligatoriamente un tacógrafo digital que puede ser de las marcas homologadas, Actia, Siemens o Stoneridge. A partir del 1 de enero se sanciona a los que no cumplan la orden de acuerdo con el reglamento (CEE) 3820/85. La implantación del tacógrafo digital, trae consigo la introducción de la electrónica: el chip y los soportes informáticos sustituyen a los discos. Los aparatos tienen capacidad para guardar los datos e incidencias producidas en cada vehículo a lo largo de un año. Así las autoridades disponen de más capacidad para controlar los tiempos o velocidades y hacer cumplir la normativa vigente sobre los tiempos de conducción y descanso.

Los nuevos tacógrafos permiten controlar a todos los conductores que hagan uso del vehículo y también a las personas que accedan al aparato, sean inspectores o agentes policiales que recaben datos o sean técnicos que revisen o reparen los mismos. Ellos también quedarán registrados.

► **Europako Batasunean matrikulatzen diren 3,5 tonatik gorako ibilgailu guztiek derrigorrez eraman beharko dute takografo digitala. Urtarrilaren 1etik aurrera ez daukatenak zigortuak izango dira.**

► **Euskarri informatikoeak eta txipak ordezkatzuko ditu diskoak.**

Los nuevos aparatos controlarán y advertirán si se inicia la conducción sin introducir la tarjeta, y avisarán al conductor 15 minutos antes y en el momento justo de sobrepasar el tiempo límite legal permitido. Algunos también indicarán si se supera la velocidad permitida del vehículo, no la velocidad máxima permitida en una vía.

Los vehículos con tacógrafo analógico podrán seguir con el antiguo sistema de discos indefinidamente mientras puedan repararse las averías que sufran los aparatos.

La página web [www.mfom.es](http://www.mfom.es) en sus páginas sobre seguridad, dentro del apartado dedicado al transporte por carretera, ofrece una amplia información sobre el tacógrafo digital. También dispone de un simulador virtual que imita el funcionamiento de los aparatos.

## 2. COMPONENTES Y ACCESORIOS

El tacógrafo digital, independientemente de su marca, debe estar compuesto siempre de tres elementos. Estos elementos, que se instalan en el vehículo, son el sensor de movimiento, el cable de conexión y la unidad intravehicular.

Además de estos componentes, existen otros aparatos, que si bien no forman parte del tacógrafo, van a ser necesarios en el proceso de obtención de datos. Son la llave de extracción de datos y el lector de tarjetas. Otro elemento a tener en cuenta, es el programa de tratamiento de los datos registrados por el aparato, que permite, desde la gestión de su almacenamiento, hasta la interpretación de los mismos.

### A. COMPONENTES INTERNOS:

#### 1. SENSOR DE MOVIMIENTO

El sensor de movimiento es la parte del aparato que ofrece una señal representativa de la velocidad y distancia recorrida. Este elemento debe estar homologado, y ha de ser capaz de almacenar en su memoria, como mínimo los siguientes datos:

- nombre del fabricante
- número de pieza
- número de serie
- número de homologación
- identificador de sistema operativo.

► **Kamioi berria erosi eta matrikulatzen dutenei eragingo die arau berriak. Zaharra dutenek takografoa hondatu artean segituko dute orain arte bezala.**

► **Abiadura eta denbora neurtzeko eta jasotzeko mugimenduaren sentsorea, kablea eta datuak gordetzen dituen memoria (ibilgailu barruko unitatea) ditu aparatuek.**

Asimismo, esta pieza deberá llevar adosada una placa descriptiva, que recoja estos datos, y si no cupiesen todos, deberán anotarse como mínimo el nombre o logotipo del fabricante, y el número de serie de la pieza.

## 2. CABLES

El cable es el elemento que establece la conexión entre el sensor de movimiento y la unidad intravehicular. Los datos recogidos por el sensor, se transmiten a la unidad y son almacenados por ésta. Es el único elemento que no exige homologación.

## 3. UNIDAD INTRAVEHICULAR

Este elemento se instala en la cabina del vehículo y es la parte visible del aparato tacógrafo. En su memoria deben recogerse los siguientes datos, sin que haya opción de modificación:

- datos del fabricante: nombre y domicilio
- número de pieza y serie
- año de fabricación

Deberá mantener también en la memoria la versión y fecha de instalación del software y el número de homologación. Sin embargo, estos datos sí que podrán variar, siempre que se instale otro software o se vuelva a pasar un control de homologación.

La memoria deberá guardar también los datos referentes a la utilización del vehículo (conducción, incidencias, fallos...) durante un año.

Los datos recogidos en la memoria no podrán manipularse, ni borrarse de ningún modo. En caso de que falle la alimentación (por un fallo en la batería del vehículo, por ejemplo), los datos tampoco sufrirán variación, dado que el propio aparato posee una pila que permitirá seguir manteniendo los datos en la memoria.

En cuanto a la parte visible de la unidad intravehicular, está compuesta por una pantalla, dos ranuras de inserción de tarjetas, y varios botones para interactuar con el aparato.

LA PANTALLA, recoge datos, menús, avisos... Las RANURAS DE 1º Y 2º CONDUCTOR deben ir acompañadas de un botón de extracción de tarjeta y de un botón de selección de actividades. Además, deberá haber varios botones que permitan la navegación a través de los menús. Estos deberán permitir ir hacia arriba y hacia abajo, así como aceptar la opción solicitada, o retroceder en el menú. Así mismo, la unidad intravehicular deberá disponer de una impresora que permita obtener distintos informes por escrito, y de forma instantánea, y de un puerto USB que permita descargar los archivos de datos a un soporte informático.

► **Beste tresna batzuk ere beharrezkoak izango dira, besteak beste, txartel-irakurlea eta datuak ateratzeko giltza. Behin informazioa ordenagailuan jaso eta gero, irakurtzeko informatika-programa beharrezkoa da.**

► **Takografoan gordetako informazioa jaisteko giltza erabili daiteke. USB bidez lotzen da bai takografoarekin eta baita ordenagailuarekin ere. Ordenagailuan programatzen da zein informazio jaso nahi den eta ondoren nahikoa da takografoan txertatzea.**

En algunas ocasiones, la propia unidad dispondrá de un indicador luminoso, que se encenderá o parpadeará para dar aviso de las distintas incidencias: como por ejemplo el inicio de conducción sin insertar tarjeta de conductor.

### B. INSTRUMENTOS PARA DESCARGA E INTERPRETACIÓN DE DATOS

Para descargar los datos que se van almacenando tanto en la Unidad intravehicular como en las tarjetas, se van a requerir dos aparatos externos: la llave de descarga de datos y el lector de tarjetas. Para la interpretación de datos, será necesario un programa informático que no viene con los citados aparatos. Los interesados deberán adquirirlo pero tiene un coste elevado y también habrá centros que ofrezcan ese servicio.

#### 1. LLAVE DE DESCARGA DE DATOS

Es un instrumento que mediante un puerto USB se conecta a la unidad intravehicular, y permite descargar tanto los datos que almacena ésta, como los datos contenidos en las tarjetas insertadas en la misma.

Este aparato admite distintas configuraciones para extraer unos datos u otros. La configuración se realizará en un ordenador, y utilizando el programa informático que trae el propio aparato, pudiendo indicarse los datos que se quieren obtener: última semana, último día, o un periodo de tiempo concreto. Si no se realiza esta configuración previa, el aparato realizará la descarga de los datos nuevos que consten en el aparato, es decir, recogerá los que se han generado desde la última descarga.

#### 2. LECTOR DE TARJETAS

Este aparato permite la posibilidad de descargar los datos de las tarjetas de conductor directamente al ordenador, sin necesidad de utilizar la Unidad intravehicular. La tarjeta de conductor irá registrando todos los datos, y mediante su inserción en el lector, los datos se descargan directamente en el ordenador.

#### 3. PROGRAMA DE TRATAMIENTO DE DATOS

El programa de tratamiento de datos permite obtener información concreta de esos archivos: informes de horas conducidas, total de kilómetros realizados, infracciones cometidas en el periodo... No es obligatorio disponer de este programa, simplemente, facilita la información al usuario.

▶ **Garraiolariaren txartelak berak ere txipa du eta irakurle baten bidez zuzenean pasa daiteke informazioa ordenagailura.**

▶ **Derrigorrezkoa da informazioa takografotik jaistea. Administrazioak ikusketaren bat aginduz gero, informazioa euskarri informatikoetan bidali beharko da. Posta elektronikoz bidaltzea hobesten da.**

### 3. TARJETAS

El tacógrafo digital funcionará imprescindiblemente con tarjetas similares a las de crédito que cuentan con un chip que almacenará la información sobre tiempos y velocidades así como la identidad de los conductores y las personas o empresas que accedan a la información. Los conductores y transportistas deberán insertarlo en el aparato.

#### TIPOS DE TARJETAS

1. TARJETA DE CONDUCTOR. De color blanco, cada conductor deberá introducirlo cada vez que se coloca al volante. Será personal –consta de fotografía y datos personales– y nadie más podrá utilizarla. Almacenará los datos de un mes que periódicamente se deberán descargar. Tendrá una validez de cinco años. En caso de pérdida, robo o deterioro los conductores deberán pedir otra. Tendrán siete días naturales para realizar la sustitución. Mientras reciban la tarjeta, tendrán que imprimir los datos registrados diariamente.

2. TARJETA DE EMPRESA. De color amarillo permitirá a la empresa recabar, visualizar o imprimir la información. Al mismo tiempo, se puede utilizar –insertándolo junto a la tarjeta del conductor– para descargar los datos. Las empresas podrán pedir las que necesiten hasta un máximo de 62 tarjetas. Tendrá una validez de 5 años.

3. TARJETA DE CONTROL. De color azul, corresponderá a los inspectores de transporte o agentes policiales que quedarán registrados en el aparato en cuanto introduzcan su tarjeta. Estos podrán visualizar, transferir o imprimir la información almacenada que requieran. Tendrá una validez de 5 años.

4. TARJETA DE TALLER. Los fabricantes, talleres concesionarios o de reparación homologados y centros de ITV dispondrán de tarjetas de color rojo que se renovarán anualmente. Al personal de estos talleres o centros se les permitirá probar, activar, calibrar y transferir datos del tacógrafo digital.

### 4. SOLICITUD DE TARJETAS

Los transportistas que vayan a comprar vehículo nuevo ya pueden pedir las tarjetas de conductor y de empresa en las delegaciones de transportes de cada provincia:

Araba	Plaza de la Provincia, 4 Interior 01001 Gasteiz.	945181857
Bizkaia,	Iparraguirre, 21 48009 Bilbao.	902542542
Nafarroa,	Yanguas y Miranda, 5 31071 Iruñea.	848427547
Gipuzkoa,	Julio Caro Baroja, 2, Bajo. 20018 Donostia.	902542542

► **Autonomo eta enpresek, derrigorrez, gutxienez hiru hilabetean behin takografotik informazioa atera beharko dute eta beste euskarritan batean gorde. Dena den, sarriago ere egin daiteke operazio hau.**

► **Takografoak edozein gertakari jasoko du bere memorian eta gidariari jakinaraziko dizkio, besteak beste, tresnan txartela sartu gabe kamioia martxan jartzen bada, jakinarazi egingo du. Informazioa ikusteko pantaila bat dauka aparatuak, informazioa ordenagailura pasatzeko USB lotura eta informazioa segituan paperera pasatzeko inprimagailua.**



## 5. IMPRESOS

— Los documentos necesarios para pedir la **tarjeta de conductor** son:

- Foto con características correctas y firma

Características principales de la fotografía: - tipo carnet: 25x32 mm.

- en color

- con fondo uniforme blanco o claro

- DNI / TIE / Pasaporte
- Impreso cumplimentado
- Justificante de tasas abonadas
- Permiso de conducir en vigor de categoría correcta

(cuando el permiso no se encuentre inscrito en la DGT)

• Acreditación residencia / Tarjeta residencia / Visado de trabajo / autorización para trabajar de autoridad laboral (si es extranjero)

• Mandato de representación acreditado (si le representa una gestoría o a la hora de recoger: La tarjeta sólo se entregará al titular o a un representante que aporte autorización: con firma reconocida y fotocopia del DNI)

— Los documentos necesarios para solicitar una **tarjeta de empresa** son:

- Impreso cumplimentado
- DNI, TIE o CIF
- Acreditación de domicilio fiscal
- Justificante de tasas abonadas

• Mandato de representación o acreditado (si hay representación o gestoría) y escritura de poderes.

• Permiso de circulación de un vehículo (si la empresa no es titular de autorizaciones de transporte)

► **Lau eratako txartelak daude. Zuriak garraiolariarenak dira. Bere argazki eta datu pertsonalak dituzte eta ezin ditu beste inork erabili. Hilabete oso bateko datuak gordetzen ditu. Galduz gero, zazpi eguneko epean berria eskatu beharko da. Horiak enpresek erabiliko dituzte informazioa ikusi, jaso edo inprimatzeko. Urdinak ikuskatzaile eta polizia erabiliko dituzte eta gorriak aldiz aparatuak konpontzeaz arduratuko direnek.**

► **Txartelak eskatu daitezke jada garraio ordezkariztan. Garraiolariaren txartelak pertsonalak izango dira, norberaren datuak eramango ditu eta norberak soilik erabili ditzake.**

## 6. FUNCIONAMIENTO

### *Antes de iniciar el viaje*

Al comenzar la jornada hay que insertar la tarjeta de conductor en la ranura 1, y si viaja un segundo conductor, éste deberá insertar la tarjeta en la ranura 2.

Una vez insertada la tarjeta, en el visor del aparato aparecerán la hora local y la hora UTC (la hora en el meridiano cero, sobre Greenwich). Después el aparato lee los datos de la tarjeta de conductor y muestra cuándo extrajo la tarjeta por última vez.

Llegados a este punto se pueden introducir manualmente datos adicionales, si no ha insertado la tarjeta justo al comenzar el turno de trabajo. Todas las entradas de tiempo deben hacerse utilizando la hora UTC.

A continuación introducirá el país donde comienza el turno (seleccionándolo en un listado alfabético) y la Comunidad Autónoma.

Aquí termina el inicio de sesión y aparece la pantalla estándar del aparato.

### *Una vez comenzado el viaje*

No hay que realizar ningún otro ajuste, el aparato pasa automáticamente a la actividad «Tiempo de conducción». Si viaja con un segundo conductor, se deberá seleccionar para él la actividad «Tiempo de disponibilidad».

A las 4 horas y 15 minutos de conducir ininterrumpidamente el aparato emite un mensaje avisando de que en breve deberá realizar una pausa. Cuando transcurran 4 horas y 30 minutos aparece otro mensaje avisando de que debe parar si no quiere superar su tiempo de conducción. En este momento si se trata de un único conductor debe parar y seleccionar manualmente la actividad «Pausa», cuando reinicie la marcha el tacógrafo automáticamente pasará a «Tiempo de conducción».

Otra opción es que el conductor en vez de dejar la tarjeta insertada en el aparato, se lleve consigo la tarjeta, para lo cual debe cerrar sesión y cuando regrese al vehículo, deberá registrar manualmente el descanso al iniciar la sesión.

Si son dos conductores deberán extraer sus correspondientes tarjetas, cerrando sus respectivas sesiones y cambiar las mismas de ranura. Después de iniciar ambos la sesión podrán continuar viaje.

► **25x32 mm.ko koloretako argazkia, Nortasun Agiria, tasen ordain-agiria, gida-baimena eta bizileku-baimena dira gidariaren txartela egiteko aurkeztu behar diren dokumentuak.**

► **Bidaia hasi aurretik gidari txartela sartu behar da takografoan eta dagokion kodea adierazi. Behin ibilgailua martxan jarritz gero automatikoki aparatuak «gida denbora» jarduera markatuko du eta etenaldia egiteko garaia hurbiltzen doan heinean pantailan mezu batzuk azalduko dira.**

### *Atención con el registro de los descansos*

Cuando el vehículo está detenido el vehículo pasa automáticamente a posición de «Otras tareas» (por ejemplo en un atasco), por eso, si realiza un descanso siempre debe registrarlo manualmente como actividad «Pausa», porque si no sobrepasaría los tiempos de conducción.

### *Desplazamientos en tren o ferry*

Deberá seleccionar el estado «Desplazamiento en tren o ferry» desde «Entrada vehículos» de la pantalla principal. El estado «desplazamiento en tren o ferry» finalizar cuando el vehículo vuelva a ponerse en movimiento.

### *Control en carretera*

El conductor estará obligado a mostrar los tiempos de conducción y descanso correspondientes a la semana actual y al último día trabajado de la semana anterior, para ello deberá entregar al agente la tarjeta de conductor.

Puede darse el caso de que el conductor viaje en modo mixto, esto es, unos días conduce un vehículo con tacógrafo digital y otros un vehículo con analógico. En este caso deberá aportar los informes diarios impresos de los días en que utilizó el tacógrafo digital, así como los discos de los días en que usó un tacógrafo analógico.

### *Cambio del papel de la impresora*

Los informes se imprimen en papel térmico especial. Para cambiar el papel, simplemente hay que abrir el compartimento e introducir el papel.

Es obligatorio llevar un rollo de papel de reserva.

## 7. DESCARGA Y TRATAMIENTO DE DATOS

### A. CUÁNDO Y CÓMO DESCARGAR

#### *Datos de la empresa*

El empresario deberá descargar los datos del aparato tacógrafo, como mínimo, cada tres meses. Sin embargo, nada impide hacer esta descarga con mayor frecuencia: una vez al mes, o cada quince días. También estará obligado a descargar datos si se produce una avería en el aparato tacógrafo, o si se produce un cambio de titularidad en el vehículo.

► **Bi gidarien kasuan, etenaldia iristen denean, bakoitzak bere txartela itxi beharko du eta aparatuan elkar trukatu. Gero berriro jarriko dira martxan.**

► **Etenaldiak adierazi egin behar dira aparatuan, eskuz. Hau egiten ez bada takografoa «beste eginkizunak» jarduerara pasako da bere kasa.**

Para la descarga, deberá insertarse la tarjeta de empresa en una de las ranuras del aparato, seleccionándose el modo de empresa. En ese momento el menú ofertará la posibilidad de descargar los datos a la llave de descarga.

Esta llave de descarga se conectará al ordenador, y se podrán transferir los archivos al ordenador.

#### *Datos del conductor*

La descarga de datos de la tarjeta de conductor, deberá realizarse de forma mensual. Estas tarjetas tienen capacidad para almacenar datos durante 31 días, pero no conviene apurar el plazo. Será conveniente realizar las descargas cada 28 o 30 días. Existen también dos formas de descargar datos. La primera consiste en descargar los datos a través de un lector de tarjetas conectado a un ordenador. No obstante, también se podrán descargar los datos insertando en la unidad intravehicular las tarjetas de conductor y empresa, y transfiriendo los datos a la llave de descarga.

### **B. QUÉ HACER CON LOS DATOS DESCARGADOS**

Los archivos generados serán distintos en función de los datos que almacenen, según sean estos de empresa o de conductor.

El nombre del archivo de datos del vehículo (empresa) está compuesto por los siguientes datos: Identificación de fichero, Matrícula del vehículo, País, Fecha de descarga (año/mes/día), Hora de descarga (hora/minuto), y Extensión. Por lo tanto, el nombre del archivo quedará configurado de la siguiente manera:

V-0000AAA-ESP-20060101-0000.TGD

En cuanto a los archivos de datos del conductor está compuesto por los siguientes datos: Identificación del fichero, número de tarjeta del conductor (16 dígitos), país, Fecha de descarga (año/mes/día), hora de descarga (hora/minuto), y extensión. En este caso, el nombre del archivo quedará configurado de la siguiente manera:

C-000000000000000001-ESP-20060101-0000.TGD

► **Garai berean takografo digitala duen ibilgailu bat eta analogikoa duen beste bat erabiltzen dituen gidariak, egunero txostena inprimatu beharko du digitalean eta gainean eraman beharko ditu txosten hau eta diskoak (astekoak eta aurreko asteko azkeneko disko edo txostena)**

► **Gidari txartelaren datuak edo takografoaren memoriako datuak ateratzeko enpresaren txartela behar beharrezkoa da. Gidari txartelaren datuak gutxienez 31 egunero koplutuko beharko dira eta takografoaren datuak hiru hilabeteen behin.**

Los datos descargados, deberán conservarse obligatoriamente durante un año. Por lo tanto, no es conveniente utilizar ni la llave de descarga ni en el disco duro del ordenador como almacenamiento definitivo de datos, puesto que una avería podría ocasionar la pérdida de todos los archivos. Por ello, una vez que los archivos estén en la memoria del ordenador, deberán pasarse a un soporte informático: un disquete o un CD Rom.

### C. TRATAMIENTO DE LOS DATOS

Los datos obtenidos del aparato tacógrafo aparecen encriptados dentro de los archivos, y es así como deben ser almacenados y conservados. En caso de que la Administración solicite los ficheros para una inspección, deberán enviarse en este formato. Si se envían mediante un correo electrónico, deberá ir acompañado de la firma electrónica de la empresa que se deberá solicitar previamente).

No obstante, existen programas de interpretación de los datos descargados que permiten emitir distintos informes sobre actividad diaria del conductor, velocidad, actividad diaria de vehículo, fallos, etc. Dado que los archivos de datos son estándar, con todos los programas se podrán leer e interpretar todos los archivos generados por un tacógrafo digital, independientemente de la marca.

## 8. PREGUNTAS MÁS FRECUENTES

### ■ *¿Qué hacer en caso de que se produzca un fallo en el tacógrafo?*

Deberá documentar las actividades a mano, en una hoja aparte o en el reverso del papel de impresión. Si el viaje dura más de una semana desde que se inició el fallo, la reparación habrá de realizarse en el transcurso del viaje.

### ■ *¿Cómo convertir la hora local en hora UTC?*

Si se encuentra en Reino Unido, Irlanda, Portugal, Islandia o en Canarias la hora local y la hora UTC serán la misma. Si se encuentran en otro país deberá restar las horas en función de la diferencia horaria y de si es invierno o verano.

► **Bi aukera daude datuak ateratzeko: nahi izanez gero giltza izeneko tresna erabili daiteke ala bestela txartel irakurlea.**

► **Datuak urte betez gorde beharko dira eta horregatik komenigarria da datu guztiak KD batetara kopiatzea, ordenagailuan edo kopia egiteko erabiltzen den giltzan gal ez daitezen.**

## DIFERENCIAS DE HORA PAÍSES

00:00 h. UK, P, IRL, IS

01:00 h. A, B, CZ, CY,D, DK, E, F, H, I, L, NL, PL, S, SK, SLO

02:00 h. BG, EST, FIN, GR, LT, LV, RO, TR

03:00 h. RUS

En verano hay que añadir una hora más por el cambio horario de verano.

Si están en el Estado español y es verano a la hora local le tendrán que restar 2 horas para conseguir la hora UTC.

### ■ *¿Qué ocurre si se acaba el papel mientras se está generando un informe?*

La impresión se reanuda tras introducir el nuevo rollo.

### ■ *¿Cuál es el plazo máximo para solicitar una tarjeta de conductor o de empresa por pérdida, robo, deterioro, mal funcionamiento o retirada de la tarjeta actual?*

Siete días naturales a partir de que se produzca el hecho. Diputación Foral de Gipuzkoa, en el caso de nuestro Territorio, expedirá en el plazo de 5 días hábiles una nueva tarjeta, previa personación del interesado. Esta nueva tarjeta mantendrá el mismo plazo de validez que la anterior.

### ■ *¿Cuál es la sanción por carecer de papel para la impresión de las actividades del conductor?*

La infracción se considera muy grave y se sanciona con 4.601€. Eso sí, en el caso de que pueda obtenerse la información de las actividades del conductor por otros medios la sanción se fija en 401€.

### ■ *¿Y la sanción por llevar insertada la tarjeta de otro conductor?*

La sanción es de 3.301€ y retirada de la tarjeta de conductor.

▶ **Garraiolariak segurtasun handiagoa izango du, informazioa ordenagailuan edota giltzan soilik gordeta izan beharrean beste euskarri batetara ere kopiatzen baldin badu.**

▶ **Zer egin takografoa hondatzen bada?**

**Paperean jaso beharko dira datuak.**

▶ **Gipuzkoan dabilen ibilgailu bateko takografoan zein ordu jarri behar da datuak eskuz sartzerakoan? Neguan hemengo orduari ordubete kendu beharko zaio, -12:00tan 11:00ak izango dira- eta udan 2 ordu -12:00tan 10:00ak izango dira-.**

### ■ *¿Cuántas tarjetas de empresa puede obtener como máximo una empresa?*

Podrán solicitarse tantas tarjetas como la empresa estime necesarias, hasta un máximo de 62.

### ■ *¿Cada cuánto tiempo hay que realizar una revisión del tacógrafo digital?*

Cada dos años es preciso realizar una revisión de los vehículos con tacógrafos digitales en un Centro Técnico autorizado.

### ■ *¿Cuándo hay que proceder a la descarga, transferencia o volcado de datos del tacógrafo?*

En estos casos:

- Antes de transferir o ceder el vehículo, o antes de devolverlo al arrendatario
- Cuando se detecte un mal funcionamiento, pero todavía puedan descargarse los datos
- Cuando lo requiera la Administración
- Al menos cada tres meses.

### ■ *¿Cuándo hay que proceder a la descarga, transferencia o volcado de datos de la tarjeta de conductor?*

En estos casos:

- Al abandonar el conductor la empresa
- Cuando lo requiera la Administración.
- Cuando caduque la tarjeta.
- Antes de devolver la tarjeta al órgano emisor cuando ello resulte exigible.
- Al menos cada 31 días.

### ■ *¿Es necesario insertar la tarjeta de empresa para realizar la descarga-copia de los datos de la tarjeta de conductor o del tacógrafo?*

Sí en ambos casos, tanto para proceder a la descarga de los datos del tacógrafo como los de la tarjeta de conductor, tiene que estar insertada la tarjeta de empresa.

### ■ *¿En el caso de que se conduzca sin introducir la tarjeta de conductor queda registro de esta circunstancia?*

Sí, queda registrado en la memoria del aparato.

## 2.- TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

### 1. COMENTARIOS PRÁCTICOS A LA REFORMA DE LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO EN EL REGLAMENTO 561/06/CE POR EL QUE SE DEROGAN Y REFORMAN LOS REGLAMENTOS 3820/85/CE Y 3821/85/CE RESPECTIVAMENTE

**Entra en vigor el 11 de abril de 2007**

El presente comentario se centra exclusivamente en la reforma de los antiguos arts 6, 7 y 8 del Reglamento 3820/85/CE, que en la nueva norma vuelven a repetir número de precepto.

Por lo tanto, no se analizan el resto de reformas, únicamente las relativas a los tiempos de conducción y descanso desde la óptica de los límites establecidos por la normativa de transporte, dejando al margen la normativa social a la que con frecuencia alude el nuevo Reglamento 561/06/CE.

#### **1.- CONDUCCIÓN DIARIA, SEMANAL Y BISEMANAL**

No se produce ninguna reforma en este sentido, los límites siguen siendo los mismos:

- Regla general de 9 horas diarias como máximo de conducción.
- Excepción de posibilidad de conducir hasta 10 horas como máximo dos días a la semana.
- Conducción semanal máxima de 56 horas. Este límite se cita expresamente cuando antes no se hacía más que tácitamente, al señalar un máximo de seis días de conducción semanal, pudiendo conducir dos días 10 horas y los otros cuatro días 9 horas; es decir, en la práctica lo mismo.
- Límite conducción máxima bisemanal, tratándose de semanas consecutivas, de 90 horas.

Sí que merece una mención, la explícita norma que establece la aplicación de estos límites a toda conducción aunque se realice en territorio no comunitario, con lo que queda zanjada la vieja polémica sobre la aplicación de estos límites a la conducción realizada por ejemplo en Marruecos o Rusia.

#### **2.- CONDUCCIÓN ININTERRUMPIDA**

En este caso sí se produce una reforma que puede afectar de forma importante a aquellos transportes de carácter técnico o similar en los que el tiempo sea escaso.



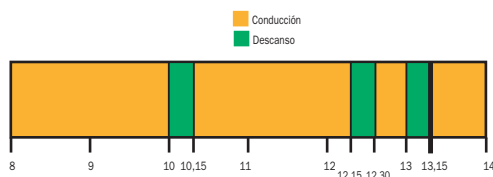
La regla general no cambia, a una conducción ininterrumpida máxima de cuatro horas y media, deberá seguirle una pausa de no menos de 45 minutos.

La excepción a esta regla general sí sufre un cambio, puesto que antes estaba permitido intercalar dos o tres períodos de no menos de 15 minutos hasta completar los 45 minutos, bien fuera durante las cuatro horas y media de conducción o al final. Es decir, se trataba de un fraccionamiento de la interrupción a la conducción de 45 minutos que podía gestionar el conductor según sus necesidades en 2 ó 3 fracciones de no menos de 15 minutos.

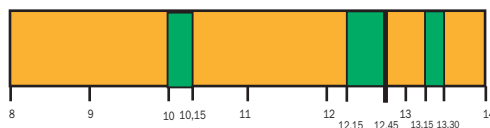
Con la reforma únicamente se podrá fraccionar en dos periodos, el primero de los cuales habrá de ser de no menos de 15 minutos y el segundo de no menos de 30 minutos, de tal forma que sea tomada esta interrupción a la conducción de 30 minutos durante las cuatro horas y media de conducción o al final de la misma, dando en todo caso inicio a un nuevo periodo de conducción.

Ejemplos:

Antes:



Ahora:



Imaginemos un supuesto de carga fraccionada con carga en 3 puntos, el primero a 2 horas del origen, el segundo a 2 horas del primero y el tercero a media hora del segundo, con una estimación de 15 minutos de tiempo de carga en cada punto.

Con la norma antigua, el conductor sale en vacío a las 8 horas, y conduce hasta las 10 horas cuando llega al primer punto de carga. Realiza la pausa de 15 minutos mientras le cargan en ese mismo tiempo el primer bulto o paquete. Reanuda la conducción a las 10:15 horas y conduce hasta el segundo punto de carga, a donde llega a las 12:15 horas. Nuevamente aprovecha mientras le cargan el segundo paquete de carga fraccionada para realizar la pausa de 15 minutos. Reanuda la conducción a las 12:30 horas, y llega a las 13:00 horas al lugar de carga de la tercera carga, nuevamente realiza la tercera pausa de 15 minutos mientras le cargan e inicia un nuevo periodo de conducción a las 13:15 horas.

El conductor sujeto a la nueva norma, sale en vacío a la misma hora, las 8:00 horas, conduce hasta las 10 horas, cuando llega al primer punto de carga aprovecha los 15 minutos que tardan en cargarle para realizar la primera pausa fraccionada, reanuda la conducción a las 10:15 horas y conduce hasta las 12:15 horas cuando llega el segundo punto de carga. Aquí viene la reforma, puesto que si bien sólo tardan en cargarle 15 minutos, se ve obligado a prolongar la interrupción 30 minutos hasta las 12:45 horas. Reemprende la conducción a las 12:45 horas y tras media hora de conducción llega a las 13:15 horas al tercer punto de carga, donde nuevamente tardan 15 minutos en cargarle por lo que no reemprende la conducción hasta las 13:30 horas.

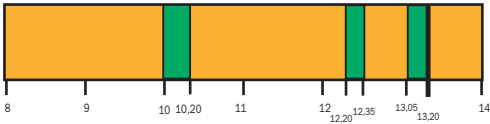
Otro ejemplo es el de la pausa obligada, involuntaria e imprevista de 20 minutos (control de la policía, necesidad de repostar gasoil...) Ambos conductores han salido a la vez a las 8:00 horas y tienen mucha prisa, con unas cuatro horas y media de conducción hasta destino, por lo que la intención inicial es la de conducir ininterrumpidamente hasta las 12:30 horas, descansar en destino 45 minutos y reanudar la conducción a las 13:15 horas puesto que tienen prisa para llegar a otro destino.

A las 10 horas tienen una pausa imprevista que se prolonga 20 minutos que aprovechan ambos conductores para realizar la primera pausa en la conducción. Ambos conductores reanudan la conducción por tanto a las 10:20 horas y a las 12:20 horas tienen otro imprevisto, por lo que se ven obligados a interrumpir la conducción 15 minutos, de forma que el conductor sujeto a la antigua norma reanuda la conducción a las 12:35 horas, llegando a destino a las 13:05 horas, cuando realiza la tercera pausa fraccionada que coincide con los 15 minutos que en destino tardan en cargarle por ejemplo, hasta las 13:20 horas, momento en el que inicia un nuevo periodo de conducción.

El conductor sujeto a la nueva norma, se ve obligado a una de las siguientes alternativas:

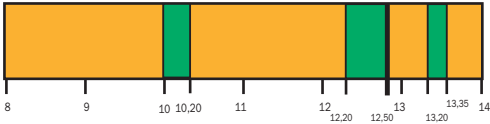
- Opción A: prolonga la interrupción para repostar gasoil de las 12:20 horas hasta las 12:50 horas, inicia un nuevo periodo de conducción y llegaría a destino a las 13:20 horas, realiza una pausa de 15 minutos mientras le cargan.
- Opción B: tras la parada obligada de las 12:20 horas, reemprende la conducción al igual que el conductor sujeto a la antigua norma a las 12:35 horas, llegando a destino a las 13:05 horas al igual que el conductor sujeto a la antigua norma. Pero mientras éste aprovecha los 15 minutos que tardan en cargarle para la tercera pausa o interrupción a la conducción fraccionada, reemprendiendo un nuevo periodo de conducción a las 13:20, al conductor sujeto a la nueva norma no le computa la interrupción de entre las 12:20 y 12:35 horas, al no ser de 30 minutos mínimo, por lo que pese a que en destino ya han terminado de cargarle a las 13:20 horas, se ve obligado a prolongar esta interrupción a la conducción hasta las 13:35 horas, momento en el que inicia un nuevo periodo de conducción.

Antes:

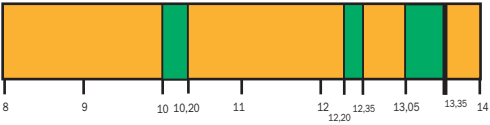


Ahora:

Opción A



Opción B



## 3.- DESCANSO DIARIO Y SEMANAL

La regla general no sufre variaciones, es decir, durante las 24 horas siguientes a cualquier período de conducción diario o semanal, el conductor deberá disfrutar de un descanso no inferior a 11 horas ininterrumpidas.

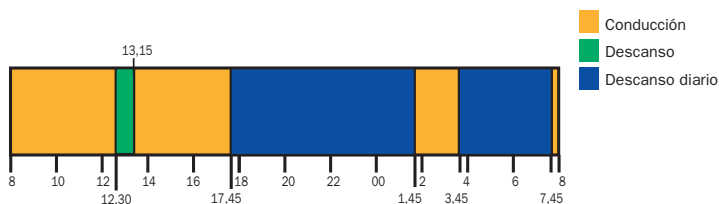
La excepción a esta regla general tampoco se reforma, puesto que sigue estando permitido el reducir este descanso diario hasta un mínimo de 9 horas ininterrumpidas, un máximo de 3 días a la semana.

Sin embargo las reformas son importantes:

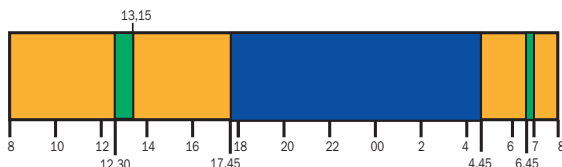
- Si antes con la antigua norma era posible en aquellos días en los que no se realizara el descanso reducido, fraccionar las 11 horas de descanso en varios períodos, siempre y cuando alguno de ellos fuera de no menos de 8 horas ininterrumpidas como mínimo, ahora desaparece esta opción. En la práctica significa que antes podía reducirse el descanso hasta 8 horas mínimas ininterrumpidas y ahora este mínimo aumenta a 9 horas ininterrumpidas.
- Si antes conduciendo en régimen de dos conductores, o en equipo utilizando la nueva denominación, el descanso mínimo en un período de 30 horas era de 8 horas ininterrumpidas con el camión parado, ahora se amplía este descanso hasta las 9 horas ininterrumpidas en un período de 30 horas.

Ejemplo descanso reducido, transporte urgente en el que partiendo ambos conductores a las 8 de la mañana, tienen 11 horas de conducción hasta destino, y ya han consumido los tres días de descanso reducido semanal y los dos días de conducción hasta diez horas:

Antes



Ahora

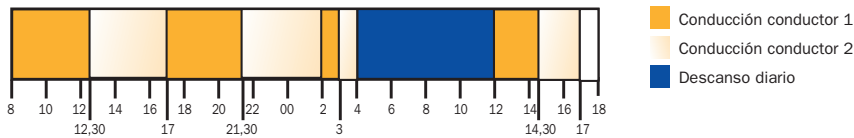


Ambos conductores realizan la misma jornada, conducen cuatro horas y media por la mañana hasta las 12,30 horas, realizan la obligada pausa de 45 minutos, reanudan la conducción hasta las 17,45 horas, momento en el que finalizan la jornada e inician el descanso diario.

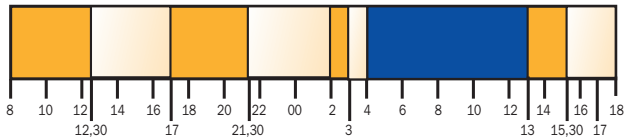
Mientras que el conductor sujeto a la antigua norma puede reducir el descanso hasta 8 horas ininterrumpidas, lo que le permite iniciar la jornada a las 1,45 horas y llegar a destino a las 3,45 horas, completando el descanso diario hasta las 8 de la mañana, el conductor sujeto a la nueva norma, se ve obligado a descansar 11 horas ininterrumpidas, por lo que no reanuda la conducción hasta las 4,45 horas, momento en el que reanuda la conducción y llega a destino a las 6,45 horas, es decir, tres horas más tarde que el conductor sujeto a la antigua norma.

Ejemplo conducción en equipo:  
El supuesto es el de un porte de unas 25 horas de conducción urgente efectuado en régimen de conducción en equipo sin pérdidas de tiempo en los cambios de conductor.

Antes:



Ahora:



El equipo sujeto a la antigua norma se va turnando en la conducción desde que salen de origen a las 8 de la mañana, pero a las 4 de la mañana se ven obligados a parar para poder realizar el descanso de 8 horas ininterrumpidas con el camión parado en un período de 30 horas desde que iniciaron la conducción en equipo, período que finalizaría a las 12 horas del día siguiente. Una vez hecho el descanso, vuelven a turnarse en la conducción hasta llegar a destino a las 17 horas, después de 25 horas de conducción en equipo. Sin embargo el equipo sujeto a la nueva norma, al tener que descansar durante 9 horas ininterrumpidas en un período de 30 horas, se ve obligado a descansar a las 4 de la mañana, prolongando este descanso hasta las 13 horas, por lo que restándole 5 horas de conducción, no llega a destino hasta las 18 horas, es decir, una hora más tarde que el equipo sujeto a la antigua norma.

**4.- DISCOS QUE HAY QUE LLEVAR A BORDO**

A partir del 1 de mayo de 2006 los vehículos que lleven instalados los tacógrafos analógicos deben llevar a bordo a disposición de los organismos de control el disco de la semana en curso y los de los 15 días anteriores.

A partir de 1 de enero de 2008, los vehículos equipados con tacógrafo analógico deberán llevar el disco de la jornada en curso y los de los 28 días anteriores.

## 2.- TIEMPOS

### 2.1.- DISTINCIÓN DISTINTOS TIEMPOS SEGÚN ACTIVIDAD

#### 2.1.1.- TIEMPO DE CONDUCCIÓN

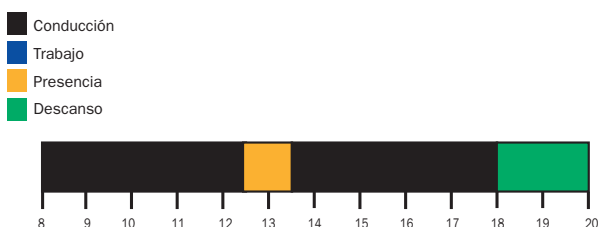
Artículos 6, 7, 8 y 9 R (CE) 3820/85.

##### 2.1.1.1.- Conducción diaria

Regla general: el tiempo de conducción comprendido entre dos descansos diarios o un descanso diario y un descanso semanal, no podrá exceder de 9 horas diarias. Esto no significa que deba coincidir exactamente con un día natural, si bien es lo habitual.

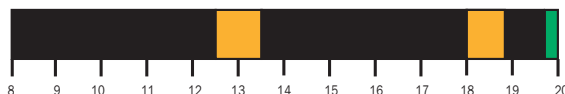
Excepción: se permite que la conducción diaria alcance 10 horas, dos días a la semana.

Ejemplo conducción 9 horas diarias:



Conductor inicia la jornada a las 8 horas, conduce 4,30 horas hasta las 12,30 horas, interrumpe la conducción de 12,30 horas a 13,30 horas y aprovecha para comer, por lo tanto, presencia de 12,30 a 13,30 horas. A las 13,30 horas reanuda la conducción conduciendo otras 4,30 horas hasta las 18 horas, cuando finaliza la jornada e inicia el descanso diario.

Ejemplo conducción 10 horas diarias, 2 días a la semana:



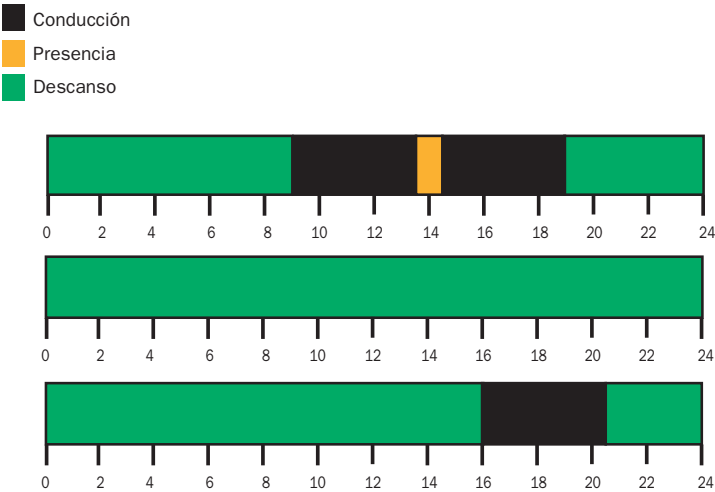
Conductor inicia la jornada a las 8 horas, conduce 4,30 horas hasta las 12,30 horas, interrumpe la conducción de 12,30 a 13,30 horas y aprovecha para comer, por lo tanto, presencia de 12,30 a 13,30 horas. A las 13,30 horas reanuda la conducción conduciendo otras 4,30 horas hasta las 18 horas, interrumpe la conducción de 18 a 18,45 horas, por lo tanto, presencia de 18 horas a 18,45 horas, reanuda la conducción a las 18,45 horas conduciendo hasta las 19,45 horas, cuando finaliza la jornada e inicia el descanso diario.

**2.1.1.2.- Conducción y descanso semanal y bisemanal**

Después de un máximo de 6 días de conducción, el conductor deberá tomar un descanso semanal, en principio de 45 horas consecutivas. Este descanso semanal puede reducirse a 36 horas consecutivas si el conductor se hace cargo del camión en el lugar habitual o el de su residencia, y puede reducirse a 24 horas consecutivas cuando el conductor se hace cargo del camión en ruta, no en el lugar habitual o su domicilio.

El tiempo de conducción no podrá sobrepasar las 90 horas en cada período de 2 semanas consecutivas.

Ejemplo de descanso semanal 45 horas:



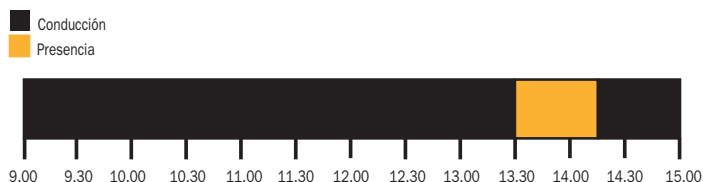
El sábado el conductor inicia su jornada a las 9 horas conduciendo hasta las 13,30 horas, interrumpe la conducción y aprovecha para comer de 13,30 horas a 14,30 horas, por lo tanto, presencia de 13,30 a 14,30 horas. Reanuda la conducción a las 14,30 horas conduciendo hasta las 19 horas. A las 19 horas del sábado inicia el descanso semanal que prolonga toda la jornada del domingo hasta las 16 horas del lunes, cuando inicia la conducción conduciendo hasta las 20,30 horas que inicia el descanso diario.

**2.1.1.3.- Conducción ininterrumpida**

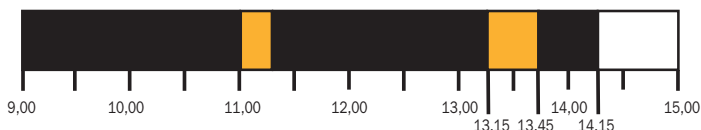
Regla general: después de un máximo de 4,30 horas de conducción ininterrumpida, el conductor deberá respetar una interrupción de al menos 45 minutos, salvo que inicie en ese momento el descanso diario.

Excepción: podrá sustituirse esa interrupción de 45 minutos, por una interrupción de al menos 15 minutos y otra de al menos 30 minutos, intercaladas en el periodo de conducción.

Particularidades de este período de interrupción a la conducción: estas interrupciones a la conducción no pueden considerarse descanso, de hecho tiene la consideración de presencia, y está prohibido realizar otros trabajos durante esta interrupción. A título de ejemplo, el conductor no podrían aprovechar estas interrupciones a la conducción para por ejemplo desenganchar un remolque o repostar gasoil.



Conductor conduce ininterrumpidamente 4,30 horas, desde las 9 hasta las 13,30 horas. A las 13,30 horas interrumpe la conducción, por lo tanto presencia, hasta las 14,15 horas, es decir, 45 minutos de interrupción. A las 14,15 horas reanuda la conducción.

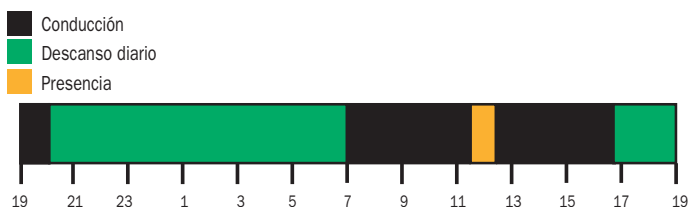


Conduce de 9 a 11 horas, interrumpe la conducción de 11 a 11,15 horas, por lo tanto, presencia. Conduce de 11,15 a 13,15 cuando realiza la pausa obligada de 30 minutos hasta las 13,45 horas, por lo tanto presencia. Conduce la media hora que le queda dentro de las 4,30 horas de conducción y llega a destino a las 14,15 horas iniciando un nuevo ciclo.

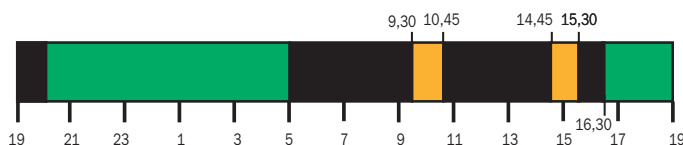
### 2.1.1.4.- Descanso diario

Regla general: en cada período de 24 horas (atención a esta expresión porque implica lo que dice textualmente, es decir, cualquier período de 24 horas, que no tiene por qué coincidir obligatoriamente con una jornada de trabajo o con un día natural o con un disco diagrama), el conductor deberá gozar de por lo menos 11 horas ininterrumpidas de descanso diario.

Este descanso diario ininterrumpido, podrá reducirse a 9 horas 3 días por semana, pero en este caso, habrá de compensarse esta reducción del descanso diario con un descanso equivalente antes del final de la semana siguiente.



Conductor finaliza la jornada a las 20 horas, cuando inicia el descanso diario que prolonga durante 11 horas ininterrumpidas hasta las 7 horas del día siguiente cuando inicia la jornada que prolonga hasta las 16,45 horas, conduciendo 9 horas en dos períodos de conducción ininterrumpida de 4,30 horas, con una interrupción a la conducción de 45 minutos entre las 11,30 horas y las 12,15 horas.



Conductor finaliza su jornada a las 20 horas e inicia un descanso diario reducido de 9 horas que finaliza a las 5 horas. Conduce de 5 a 9,30 horas, realiza la pausa o interrupción de 45 minutos de 9,30 a 10,15 horas, por lo tanto, tiempo de presencia, y conduce nuevamente de 10,15 a 14,45 horas, cuando realiza la pertinente pausa de 45 minutos hasta las 15,30 horas, tiempo que registramos como presencia. A las 15,30 horas inicia la décima y última hora de conducción que finaliza a las 16,30 horas con el fin de la jornada e inicio del nuevo descanso diario.

## 2.1.2.- TIEMPO DE TRABAJO

### 8.1 RD 1561/95.

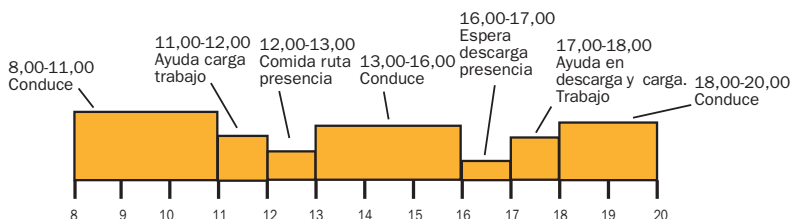
Se considerará en todo caso tiempo de trabajo efectivo aquel en el que el conductor se encuentre a disposición del empresario y en el ejercicio de su actividad, realizando trabajos al margen de la conducción o auxiliares que se efectúen en relación al vehículo o su carga.

La exigua definición legal de esta actividad denominada otros trabajos, se refiere a aquellas actividades al margen de la conducción que efectúa un conductor, tales como cumplimiento de discos y documentos, repostar gasoil, abrir puertas y toldos, ayudar en la carga y descarga, ayudar en reparaciones al vehículo, limpieza del mismo, enganche y desenganche de remolques y otras actividades que pudiera realizar un conductor, que resumiríamos en aquellas que requieran una mínima actividad física por parte de éste-

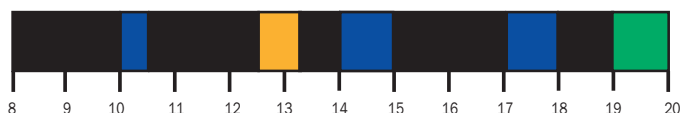
Este tiempo tiene su reflejo en la circunferencia intermedia del disco diagrama, la relativa a la actividad, mediante un trazo negro más delgado que el de la conducción pero más grueso que el de la presencia o disponibilidad. Este registro en el disco no aparece si el conductor no acciona el selector de actividades en la posición de los 2 martillos cruzados







Este tiempo dedicado a otros trabajos al margen de la conducción, computa a efectos de cálculo de la jornada de trabajo y horas extras igual que las horas de conducción, sin ninguna distinción.



Conductor inicia la conducción a las 8 horas, conduce hasta las 10 horas cuando pincha una rueda. Cambia la rueda pinchada de 10 horas a 10,30 horas, por lo tanto trabajo en esta media hora. Reanuda la conducción a las 10,30 horas conduciendo hasta las 12,30 horas, cuando realiza una interrupción de 45 minutos hasta las 13,15 horas que aprovecha para comer, por lo tanto presencia de 12,30 a 13,15 horas. A las 13,15 horas reanuda la conducción llegando al lugar de carga a las 14 horas. Ayuda durante 1 hora en las labores de carga, que se prolongan hasta las 15 horas, por lo tanto, trabajo de 14 horas a 15 horas. Conduce de 15 horas a 17 horas, cuando llega a destino y ayuda durante 1 hora en la descarga que se prolonga hasta las 18 horas, por lo tanto, trabajo de 17 horas a 18 horas. A las 18 horas reanuda la conducción, conduciendo hasta las 19 hora, cuando finaliza la jornada e inicia el descanso diario.

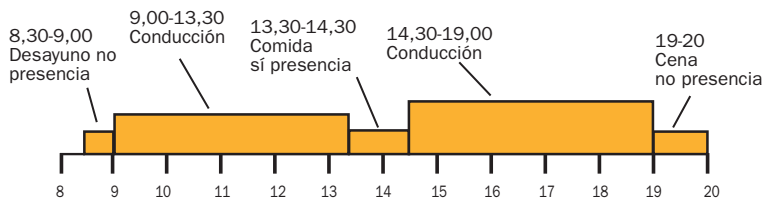
## 2.1.3.- TIEMPO DE PRESENCIA O DISPONIBILIDAD

Art. 8.1 RD 1561/95 y 15.3 CR (CE) 3821/85

Es el tiempo en el que el trabajador se encuentra a disposición del empresario sin prestar trabajo efectivo, por razones de espera, expectativas, servicios de guardia, viajes sin servicio, averías, comidas en ruta u otras similares.

En este caso, la definición legal es más amplia y concreta, por lo que únicamente queda completarla con una pequeña explicación de los tiempos que se incluirían en esta categoría:


- El tiempo en el que el segundo conductor va de copiloto o durmiendo, pero con el vehículo en marcha circulando en régimen de dos conductores.
- Las comidas en ruta. Una aclaración al respecto, la jurisprudencia, si bien no unánime, sí consolidada, viene incluyendo en esta categoría a las comidas dentro de la jornada de trabajo, no aquellas anteriores o posteriores a la jornada de trabajo. A título de ejemplo, un conductor que desayuna sea en su casa o donde se encuentre, e inicia la jornada después de desayunar a las 9 horas. Conduce de 9 a 13,30 horas. Come de 13,30 horas a 14,30 horas. Reemprende la conducción a las 14,30 horas y conduce hasta las 19 horas, cuando finaliza su jornada donde se encuentre y cena. En este caso, ni el desayuno ni la cena serían tiempo de presencia por ser anteriores y posteriores a la jornada de trabajo, la comida del mediodía en cambio sí sería presencia.
- Tiempo de espera, expectativas, servicios de guardia. Esta vaga definición, que podría convertirse en un auténtico cajón de sastre, responde a aquellos tiempos en los que el conductor, sin realmente estar realizando nada, no puede disponer de su tiempo libre como si estuviera en descanso por estar a disposición del empresario; porque está pendiente de que le carguen o descarguen, de que la empresa le informe de nuevos destinos estando con el camión, por espera a otros transportistas para enganche y similares.
- Averías: se refiere a aquellas averías en las que no hay intervención del conductor, ya que si la hubiera no nos encontraríamos ante presencia sino ante trabajo. A título de ejemplo, el tiempo que el conductor pasa cambiando una rueda que ha pinchando es trabajo. Por el contrario, el tiempo que el conductor está esperando a la asistencia en carretera ante una avería desconocida, es presencia.
- Las interrupciones a la conducción. Nos referimos a las interrupciones de 45 minutos tras una conducción de 4,30 horas o a su fraccionamiento en 3 periodos de 15 minutos. Esto también es tiempo de presencia, con un límite. Las interrupciones inferiores a 15 minutos no tienen la consideración de interrupción a la conducción, por lo tanto, no nos encontraríamos ante presencia, sino paradójicamente ante conducción. Las interrupciones superiores a 45 minutos (excepto si es al mediodía para comer, que la jurisprudencia admite hasta 1 hora), no serían interrupción a la conducción, serían descanso.

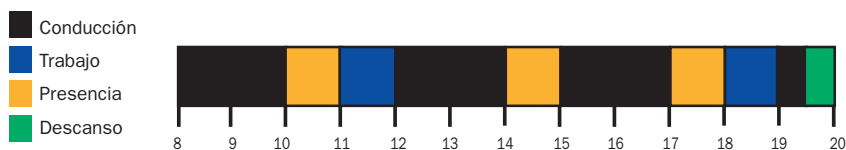


Una particularidad de este tiempo de presencia respecto al tiempo de conducción o de otros trabajos, es que no computa a efectos de cálculo de la jornada de trabajo ni horas extra, por lo que se establece un máximo de 20 horas semanales de promedio de horas de presencia en un período de referencia de un mes.

En cualquier caso, su no cómputo a efectos de cálculo de jornada y horas extra, no exime de su obligación de pago como hora ordinaria.

Este tiempo deja un trazo perfectamente visible en la circunferencia intermedia del disco diagrama, menos grueso que el trazo de la actividad de otros trabajos, pero su registro en el disco depende nuevamente de la colocación del selector de actividades en la posición representada con el cuadrado con la línea diagonal.

Si bien lo aconsejable es utilizar el selector de actividades en consonancia con la actividad que se está ejerciendo en cada momento, el RD 2242/96 de adaptación a la legislación nacional de la normativa europea en materia de conducción y descanso recogida en el Reglamento CE 9820/85, permite registrar tanto los tiempos de trabajo como los de presencia bajo el símbolo de presencia , lo que es legal, pero nos impide discriminar la presencia de los otros trabajos al margen de la conducción.



Conductor inicia jornada a las 8 horas, llega a destino donde le han citado para cargar a las 10 horas. Sin embargo, la carga no está preparada y le tiene 1 hora esperando en la puerta de la fábrica. Hasta las 11 horas. Por lo tanto, 1 hora de presencia de 10 horas a 11 horas. De 11 horas a 12 horas ayuda en las labores de carga, por lo tanto, trabajo de 11 a 12 horas. Conduce de 12 a 14 horas, que realiza una interrupción a la conducción que prolonga hasta las 15 horas y aprovecha para comer, por lo tanto, presencia de 14 horas a 15 horas. Conduce de 15 horas a 17 horas, que le habían citado en destino para descargar. Sin embargo, en la fábrica de descarga le tiene 1 hora esperando hasta las 18 horas, por lo tanto, presencia de 17 a 18 horas. De 18 a 19 horas ayuda en tareas de descarga, por lo tanto, trabajo de 18 a 19 horas. A las 19 horas reanuda la conducción conduciendo hasta las 19,30 horas que inicia el descanso diario.

#### **2.1.4.- POSIBLES CAMBIOS EN LA DEFINICIÓN DE TIEMPO DE PRESENCIA CON LA TRASPOSICIÓN DE LA DIRECTIVA 2002/15 DE TIEMPOS DE TRABAJO**

Estimamos preciso matizar un aspecto relevante de los tiempos de presencia, ante su inminente modificación una vez traspuesta la Directiva 2002/15/CE.

Esta Directiva 2002/15/CE debía haber sido incorporada al derecho nacional (previsiblemente a través de una reforma del RD 1561/95 “Reglamento de Jornadas Especiales”) antes de marzo de 2005, pero todavía no se ha hecho esta trasposición. Previsiblemente, por presión del resto de países miembros que ya han incorporado dicha directiva a sus respectivos ordenamientos jurídicos nacionales, no puede tardar mucho la citada trasposición a nuestro derecho interno, si bien, a día de hoy, no hay ninguna certeza con la fecha.

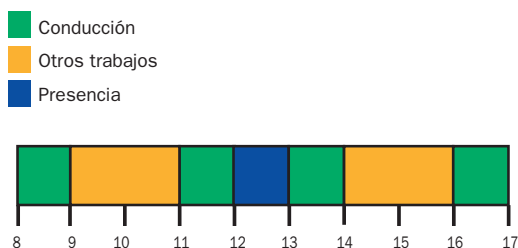
La fundamental reforma que aporta dicha Directiva, es el cambio de consideración de las esperas para carga y descarga, siempre y cuando no se conozca de antemano su duración previsible, que hasta ahora eran tiempos de presencia y en cuanto se trasponga la mencionada Directiva, pasarán a ser tiempos de otros trabajos, que como hemos señalado anteriormente, en nada se distinguen en cuanto al tratamiento social de los tiempos de conducción.

A título de ejemplo:

Conductor inicia la jornada a las 8 de la mañana conduciendo una hora hasta las 9 horas, cuando llega puntual al lugar de carga. Lo cierto es que la empresa cargadora por problemas no imputables al transportista tiene una hora esperando a dicho conductor hasta las 10 de la mañana. Esta hora de espera para carga y descarga, hasta ahora, y todavía hoy, considerada como tiempo de presencia, tendrá la consideración de tiempo de trabajo una vez incorporada a nuestro derecho nacional la Directiva 2002/15/CE.

A las 10 de la mañana empiezan a cargarle, participando activamente el conductor en la carga y estiba (corre toldos, abre puertas, coloca cinchas, ayuda en el anclaje de la mercancía, etc), carga que se prolonga hasta las 11 horas, cuando el conductor reemprende la conducción hasta las 12 horas, momento en el que para a comer en un area de servicio de la carretera, parada que prolonga hasta las 13 horas, y que al tratarse de comida en ruta tiene la consideración de presencia.

A las 13 horas vuelve a conducir, y llega puntual a la hora pactada a destino a las 14 horas donde presumiblemente han de descargarle. Lo cierto es que le tienen esperando hasta las 15 horas, tiempo, que hasta ahora sería de presencia y que en cuanto se trasponga la Directiva 2002/15/CE será tiempo de trabajo. Entre las 15 y las 16 horas participa activamente en la descarga de la mercancía, por lo tanto tiempo de trabajo. A las 16 horas reemprende la conducción y finaliza la jornada a las 17 horas, puesto que ya nos encontraríamos con una jornada de 8 horas (4 de ellas de conducción y otras 4 de otros trabajos)



### 3.- SANCIONES

#### 3. 2.1.- CALIFICACIÓN

##### 3.1.1.- Infracciones tiempos de conducción y descanso

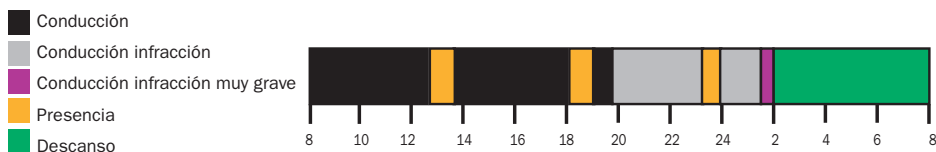
##### 3.1.1.1.- Muy grave

Exceso en los tiempos de conducción o minoración del descanso superior al 50%. Lleva aparejada una sanción de entre 3.301€ y 4.600€ para la empresa. A su vez, implica una infracción muy grave de la normativa de tráfico por parte del conductor, que lleva aparejada una sanción para el mismo de 600€ y suspensión del permiso de conducir de 1 a 3 meses. Al margen de ello, implica la inmovilización del vehículo hasta el cumplimiento del descanso o que otro conductor se haga cargo del camión.

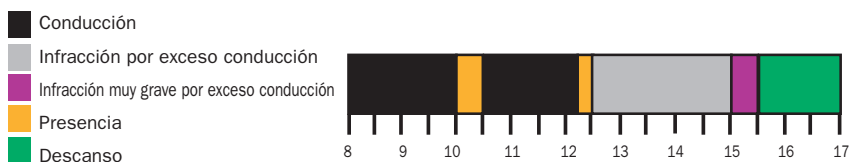
A título de ejemplo, si un conductor no hubiera consumido sus dos días semanales de conducción diaria máxima de 10 horas, cometería esta infracción si condujera más de 15 horas diarias. Si por el contrario ya hubiera consumido los dos días de 10 horas de conducción, nos encontraríamos ante esta infracción en cualquier conducción diaria superior a 13,30 horas diarias.

Cualquier descanso inferior a 5,30 horas ininterrumpidas sería infracción muy grave, salvo que nos encontráramos ante la excepción que permite reducir este descanso a 9, en cuyo caso, la condición de muy grave la alcanzaría cualquier descanso diario inferior a 4,30 horas.

La conducción ininterrumpida sin la preceptiva interrupción de 45 minutos fraccionable en dos períodos de 15 y 30 minutos respectivamente, durante más de 6,45 horas sería infracción muy grave.

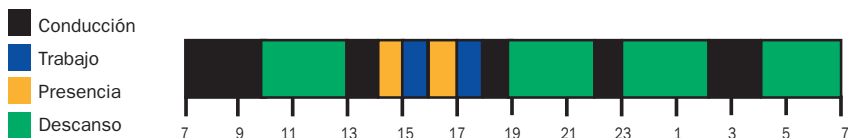


Inicia la conducción a las 8 horas y conduce hasta las 12,30 horas. Interrumpe la conducción de 12,30 a 13,30 horas y aprovecha para comer, por lo tanto, presencia de 12,30 a 13,30 horas. Reanuda la conducción a las 13,30 horas y conduce hasta las 18 horas. Realiza una interrupción a la conducción de 45 minutos hasta las 18,45 horas, por lo tanto, presencia de 18 a 18,45 horas- Reanuda la conducción a las 18,45 horas prolongándola hasta las 23,15 horas. Toda la conducción a partir de las 19,45 horas sería constitutiva de infracción, puesto que supera las 10 horas de conducción diaria máxima 2 días a la semana. Realiza una interrupción a la conducción de 45 minutos, por lo tanto, presencia de 23,15 a 24 horas. Reanuda la conducción a las 24 horas y conduce hasta las 2 horas que finaliza la jornada e inicia el descanso diario. La conducción a partir de las 1,30 horas sería constitutiva de infracción muy grave, por exceder de las 15 horas, o lo que es lo mismo, exceso superior al 50%.



Comienza a las 8, conduce hasta las 10 horas y realiza una primera pausa de 15 minutos hasta las 10,15 horas cuando reanuda la conducción hasta las 12,15 horas cuando realiza una segunda pausa de 15 minutos hasta las 12,30. Si hubiera prolongado esta pausa 30 minutos hasta las 12,45 no hubiera cometido infracción alguna, pero como la pausa sólo es de 15 minutos, entra en infracción a las 12,30 horas, infracción que se convierte en muy grave a las 15 horas al superar en más de un 50% el límite de conducción. Finaliza la jornada a las 15,30 e inicia el descanso.

Ejemplo de infracción muy grave por minoración descanso superior 50%



Conductor inicia la jornada a las 7 horas conduciendo hasta las 10 horas, momento en el que inicia un descanso que prolonga hasta las 13 horas. Conduce de 13 a 14 horas cuando llega a destino. Le tiene esperando una hora de 14 a 15 horas, por lo tanto, presencia de 14 a 15 horas. Ayuda en descarga de 15 a 16 horas, por lo tanto, trabajo de 15 a 16 horas. Le tienen esperando para cargar de 16 a 17 horas, por lo tanto presencia de 16 a 17 horas. Ayuda en la carga de la mercancía de 17 a 18 horas, por lo tanto, trabajo en este período. Reemprende la conducción a las 18 horas conduciendo hasta las 19 horas. Descansa de 19 a 22 horas, conduce de 22 a 23 horas, descansa de 23 a 2 horas y conduce de 2 a 4 horas. Descansa a partir de las 4 horas.

Observamos que pese a alcanzar el descanso a las 12 horas, ningún período de descanso se prolonga de forma ininterrumpida más de 3 horas, de ahí que exista infracción muy grave por descanso ininterrumpido no superior a 4,30 horas, o lo que es lo mismo, minoración del descanso mínimo ininterrumpido de 9 horas en más de un 50%.

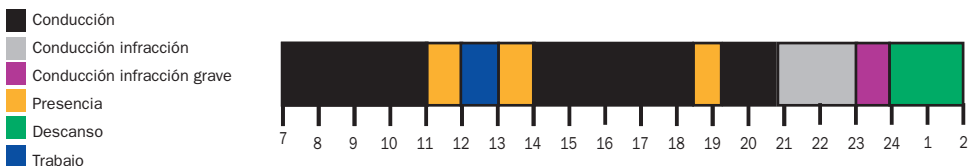
### 3.1.1.2.- Grave

Es la infracción grave sancionable entre 1.501 y 2.000 el exceso en los tiempos de conducción o minoración del descanso superior al 20%. En este caso también se procede a la inmovilización del vehículo.

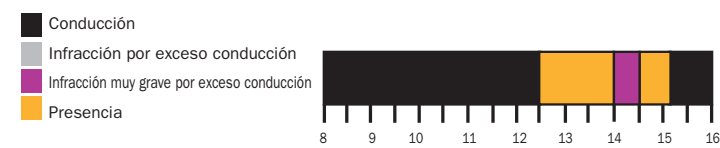
Conducción diaria superior a 12 horas si nos encontráramos ante uno de los dos días semanales en que se permite conducir hasta 10 horas.

Conducción ininterrumpida sin el preceptivo descanso de 45 minutos fraccionable en dos periodos de 15 y 30 minutos respectivamente, durante más de 5 horas y 24 minutos.

Descanso inferior a 8h 48' ininterrumpidas o descanso inferior a 7h 10' si estamos ante la excepción del descanso reducido a 9 horas ininterrumpidas con compensaciones.



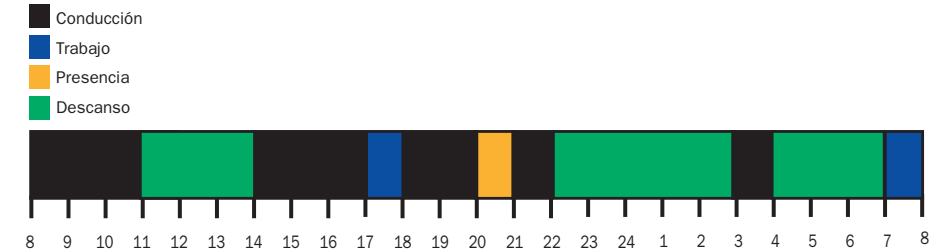
Conductor inicia la jornada a las 7 horas, conduciendo hasta las 11 horas, cuando llega al lugar de carga. Le tienen esperando para cargar de 11 a 12 horas, por lo tanto, presencia de 11 a 12 horas. Ayuda en la carga de 12 a 13 horas, por lo tanto, trabajo de 12 a 13 horas. Come de 13 a 14 horas, al tratarse de comida en ruta, presencia de 14 a 18,30 horas. Interrupción a la conducción de 18,30 a 19,15 horas, por lo tanto, presencia de 18,30 a 19,15 horas. A las 19,15 horas reemprende la conducción, conduciendo hasta las 23,45 horas, momento en el que finaliza la jornada e inicia el descanso diario. A las 20,45 horas se cumplen las 10 horas de conducción diaria, a partir de ese momento entra en período de conducción constitutivo de infracción que alcanza la categoría de grave a partir de las 22,45 horas, momento en el que alcanza las 12 horas diarias de conducción, o lo que es lo mismo, exceso superior al 20%.



Conductor inicia la jornada a las 8 horas conduciendo hasta las 12,30 horas, momento en el que interrumpe la conducción. En lugar de prolongar esta interrupción a la conducción, en consecuencia, período de presencia, durante 45 minutos hasta las 13,15 horas, la interrumpe a las 13 horas, momento en el que vuelve a conducir, concretamente hasta las 14,30 horas. Toda esta conducción a partir de las 13 horas es constitutiva de infracción, alcanzando la categoría de infracción grave a partir de las 13,54 horas, puesto que a partir de ese momento y hasta las 14,30 horas, nos encontramos con una conducción ininterrumpida de 5,24 horas sin la preceptiva interrupción de 45 minutos tras 4,30 horas de conducción, es decir, exceso en la conducción ininterrumpida superior al 20%.

A las 14,30 horas interrumpe la conducción durante 45 minutos hasta las 15,15 horas, por lo tanto presencia, reanudando la conducción a las 15,15 horas.

### Ejemplo de infracción grave por minoración descanso superior al 20%





Conductor inicia la jornada a las 8 horas y conduce hasta las 11 horas. Descansa de 11 a 14 horas, reanuda la conducción a las 14 horas y conduce hasta las 17 horas. De 17 a 18 horas engancha otro remolque y lo prepara limpiándolo para la carga, por lo tanto, trabajo de 17 a 18 horas. Conduce nuevamente de 18 a 20 horas, cuando realiza una interrupción a la conducción de 1 hora hasta las 21 horas, aprovechando este período para cenar. Por lo tanto, presencia de 20 a 21 horas. Conduce de 21 a 22 horas. A las 22 horas inicia el descanso ininterrumpido más largo de la jornada, concretamente de 5 horas, puesto que lo prolonga hasta las 3 horas. Ésta es la infracción grave, puesto que debiera prolongar este descanso como mínimo 9 horas, es decir, hasta las 7 horas.

A las 3 horas reanuda la conducción conduciendo una hora hasta las 4 horas, cuando llega al destino donde debe descargar. Como la fábrica donde debe descargar está todavía cerrada, descansa de 4 a 7 horas. A las 7 horas abren la fábrica y le descargan la mercancía de 7 a 8 horas, ayudando el conductor en la descarga, por lo tanto, trabajo de 7 a 8 horas.

### 3.1.1.3.- Leve

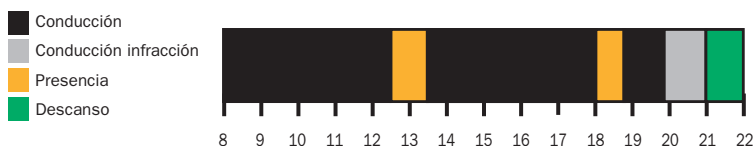
Cualquier exceso en los tiempos de conducción o minoración del descanso que no alcance el 20% es infracción leve con sanción aparejada de entre 301 y 400 .

Cualquier conducción diaria superior a 9 horas e inferior a 10 horas y 45 minutos, o si estamos en la excepción de las 10 horas dos días por semana, cualquier conducción superior a 10 horas pero inferior a 12 horas.

Conducción sin la preceptiva interrupción de 45 minutos fraccionable dos periodos de 15 y 30 minutos respectivamente, superior a 4 horas y 30 minutos pero inferior a 5 horas y 24 minutos.

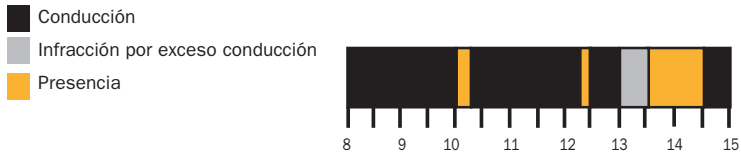
Descanso diario inferior a 11 horas pero superior a 8 horas y 48 minutos. Si estamos en el descanso diario reducido a 9 horas con compensaciones, descanso no inferior a 7 horas y 10 minutos.

Conductor inicia la jornada a las 8 horas conduciendo de forma ininterrumpida hasta las



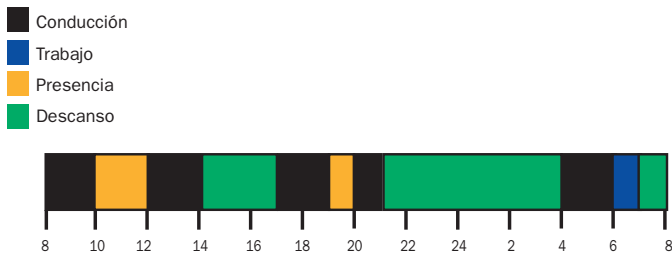
12,30 horas, interrumpe la conducción de 12,30 a 13,30 horas aprovechando para comer, por lo tanto, presencia de 12,30 a 13,30 horas. Reanuda la conducción a las 13,30 horas, conduciendo hasta las 18 horas. Interrumpe la conducción de 18 a 18,45 horas, por lo tanto, presencia en este período. Reanuda la conducción a las 18,45 horas conduciendo hasta las 21 horas, cuando inicia el descanso diario. La conducción de 19,45 horas a 21 horas es constitutiva de infracción leve, puesto que a las 19,45 horas se cumplen las 10 horas de conducción diaria permitida dos días a la semana.

### Ejemplo de infracción leve exceso conducción ininterrumpida



Conductor inicia la jornada a las 8 horas conduciendo hasta las 10 horas. Interrumpe la conducción 15 minutos, por lo tanto, presencia de 10 a 10,15 horas. Conduce de 10,15 a 12,15 horas. Interrumpe la conducción de 12,15 a 12,30 horas, período de presencia. Conduce de 12,30 a 13,30 horas, la conducción a partir de las 13 horas es constitutiva de infracción leve, puesto que en ese momento se cumplen las 4,30 horas de conducción. Interrumpe la conducción de 13,30 a 14,30 horas aprovechando para comer, por lo tanto presencia, iniciando un nuevo ciclo de conducción a las 14,30 horas.

### Ejemplo de infracción leve por minoración de descanso



Conductor inicia la jornada a las 8 horas conduciendo hasta las 10 horas que llega a puerto. El ferry en el que debía embarcar a las 10 horas no sale hasta las 11 horas y el viaje en barco se prolonga hasta las 12 horas. Por lo tanto, presencia de 10 a 12 horas, la primera hora esperando el barco y la segunda en el barco. Conduce de 12 a 14 horas, descansa de 14 a 17 horas y conduce de 17 a 19 horas. Presencia de 19 a 20 horas mientras le descargan y cargan nueva mercancía, no participa en descarga y carga, por lo tanto presencia, si participara en estas operaciones de descarga y carga sería trabajo. Conduce de 20 a 21 horas, descansa 7 horas de 21 a 4 horas. Ésta es la infracción leve, puesto que debió prolongar este descanso hasta las 6 horas, para cumplir el mínimo de 9 horas ininterrumpidas de descanso. Conduce de 4 a 6 horas, ayuda en las tareas de descarga, por lo tanto, trabajo de 6 a 7 horas e inicia un descanso a las 7 horas.

## Takografo digitalak kalibratu eta jartzeko baimendutako Gipuzkoako tailerrak

TAILERRA	HELBIDEA	TELEFONOA	MARKA
Resa Guipuzcoana, S.A.	N-1 Errepidea 444 km. Billabona	943-690400	STONERIDGE
Anzizar, S.A.	Beasain-Zumarraga errepidea 0 km. Beasain	943-881700	SIEMENS VDO
Electrofrío Behobia, s.l.	Endarlaza Hiribidea z/g Irun	943-628477	SIEMENS VDO
Autoelectricidad Illumbe, s.l.	Sorabilla Auzoa Pol. 53 Andoain	943-592411	SIEMENS VDO

## ¿Txartelak non eskatu?

<b>Araba</b>	Pza de la Provincia, 4 interior 01001 GASTEIZ	945181857
<b>Bizkaia</b>	Iparraguirre, 21 – 48009 –BILBAO	902542542
<b>Nafarroa</b>	Yanguas y Miranda, 5- 31071-Iruñea	848427547
<b>Gipuzkoa</b>	Julio Caro Baroja, 2, bajo 20018 DONOSTIA	902542542



Subvenciona:

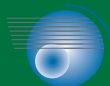
---



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa

Colaboran:

---



***GUITRANS***

Asociación Empresarial Guipuzcoana de Transporte de Mercancías por Carretera  
Gipuzkoako Garraio Enpresen Elkarte



**HIRU**

Euskal Herriko Garraiolarien Sindikatua