

# Guía de a bordo

Tiempos de Conducción y Descanso



© Marcos Veiga. Todos los derechos reservados



[www.marcosveiga.com](http://www.marcosveiga.com)



[www.facebook.com/marcos.veigabautista](https://www.facebook.com/marcos.veigabautista)



[contacto@marcosveiga.com](mailto:contacto@marcosveiga.com)

# CONTENIDO

- 1-Introducción
- 2-Utilización del Tacógrafo
- 3-El Tacógrafo Analógico
- 4-El Tacógrafo Digital
- 5-El Tacógrafo Inteligente
- 6-Normativa Laboral
- 7-Conducción Ininterrumpida
- 8-Conducción Diaria
- 9-Descanso Diario
- 10-Conducción Semanal y Bisemanal
- 11-Descanso Semanal
- 12-Conducción en Equipo
- 13-El Artículo 9
- 14-El Artículo 12
- 11-Resumen Legislativo



En sincero agradecimiento a:  
**IVECO España SL**  
Avda. de Aragón, 402  
28022 Madrid, España

# 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, establecidas por unas normas de ámbito comunitario y que 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.

En esta guía se pretende establecer una referencia somera de la legislación actual que regula la actividad de conducción de vehículos industriales, aportando una visión general y al mismo tiempo, que sirva de consulta rápida de lo más destacable e importante en materia social para cualquier conductor profesional.

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

**Real Decreto 1561/1995 de 21 de septiembre**, sobre jornadas especiales de trabajo. Se trata de la norma donde se concretan, en su sección 4ª, los límites de tiempo de trabajo de los trabajadores dedicados al transporte y en la que se implementan al ordenamiento jurídico español las directivas europeas **2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2002 y 2003/88/CE de 4 de noviembre de 2003**. Por medio de esta normativa 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. Lo más importante es entender que esta norma define y 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 competentes en materia laboral y de seguridad social, sin menoscabo de ser requeridas por otras autoridades.**

**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 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** incluidos en el ámbito de aplicación, que circulen **exclusivamente dentro de la Unión Europea, Suiza 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.

Estos dos últimos reglamentos han sido modificados recientemente e incluidas sus modificaciones dentro del llamado Paquete de Movilidad, promovido por las autoridades comunitarias y enfocado a actualizar algunas disposiciones que habían quedado obsoletas. Dichas modificaciones son aplicables escalonadamente a partir de agosto de 2020 y están incluidas en esta guía.

De todas formas, no toda la actividad de conducción de un vehículo comercial por carretera, así como tampoco todos los vehículos o conjuntos de vehículos, se encuentran sometidos a estos reglamentos. Es más, todos aquellos vehículos definidos como exentos o destinados a actividades que no se encuentran dentro del ámbito de aplicación del [Reglamento CE 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de marzo de 2006](#) estarán igualmente fuera del ámbito de aplicación del [Reglamento UE 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de febrero de 2014](#). En su artículo 3, el reglamento 561/2006 define las excepciones generales a su aplicación, siendo estas excepciones extensibles a todos los estados miembros. Además de éstas, en el artículo 13 también se recogen otras posibles excepciones, que a criterio de cada estado, pueden suponer también la excepción al cumplimiento de las disposiciones de ambos reglamentos.

Dentro de estas últimas, en España son excepciones las recogidas en el [Real Decreto 640/2007 de 18 de mayo](#). En este texto se establecen las condiciones que se han de cumplir para que un vehículo o servicio pueda ampararse en alguna de las excepciones establecidas. Así mismo es reseñable establecer la obligatoriedad de instalación y revisiones periódicas de un tacógrafo para aquellas categorías de vehículos obligadas a llevar instalado un dispositivo de limitación de velocidad conforme al [Real Decreto 1417/2005 de 25 de noviembre](#), siempre y cuando la señal de velocidad provenga del tacógrafo.

Además de estas excepciones, en nuestro país existe una normativa específica aplicable a las islas, y que viene establecida por el [Real Decreto 1082/2014 de 19 de Diciembre](#), en vigor desde diciembre de 2014. Por medio de este Real Decreto se establecen condiciones específicas de aplicación del contenido de ciertos artículos del Reglamento 561/2006, y es aplicable a todos los **transportes efectuados exclusivamente en islas con una superficie mayor a 250Km y que no superen los 2.300Km**. Con lo que todas las islas españolas, **excepto Mallorca**, quedan al amparo de esta norma especial y quedan exceptuadas totalmente del cumplimiento de las disposiciones reglamentarias, las islas de **Formentera y Cabrera**.

[Como norma general](#), 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 incluidos remolques o semirremolques**, esto quiere decir que algún vehículo ligero quedaría sometido a esta legislación en función del remolque que lleva enganchado. **A partir de julio de 2026 estarán obligados aquellos vehículos de transporte público de mercancías con MMA superior a 2.500Kg en transporte internacional o que realicen operaciones de cabotaje**.

También están obligados a cumplir con ambos reglamentos aquellos **vehículos destinados al transporte de viajeros, contruidos o adaptados de forma permanente para transportar a más de 8 pasajeros**, es decir que tengan más de 9 asientos incluido el conductor, y se dediquen a este fin.



# Utilización del Tacógrafo

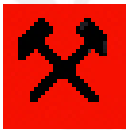
Dentro de nuestras responsabilidades están aquellas de obligado cumplimiento en el trabajo diario, **como velar por el buen funcionamiento del tacógrafo y la correcta utilización del equipo, de la tarjeta de conductor o de los discos diagrama**, además de las justificativas de nuestras actividades ante un control en carretera **del día en curso y los 28 días anteriores (serán 56 días a partir de enero de 2025)**.

Una de las obligaciones más importantes es **utilizar el selector de actividades del tacógrafo y registrar correctamente todas las actividades realizadas a lo largo de la jornada diaria**. 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.

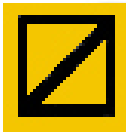
Además de la correcta selección de la actividad realizada mientras utilizamos un vehículo equipado con tacógrafo, también **es obligatorio realizar entradas manuales cuando se realice alguna actividad y esta no está registrada por el tacógrafo**, por ejemplo porque no estamos en el vehículo y estamos de descanso, en espera de instrucciones, realizando un trabajo distinto de la conducción, o realizando un servicio en un vehículo amparado en alguna de las excepciones a la instalación y/o utilización del tacógrafo.



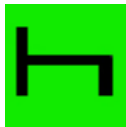
**La actividad de conducción se selecciona automáticamente por el tacógrafo una vez que el vehículo se ha puesto en movimiento.** Hay que tener en cuenta la posibilidad de que no se registre un movimiento muy corto si nuestro equipo incorpora la regla del minuto y tenerlo en cuenta a la hora de reflejar correctamente las pausas y los descansos.




**Otros trabajos son los periodos en los que el conductor está obligado a permanecer en su puesto de trabajo e implican cualquier actividad distinta de la conducción**, como mantenimiento del vehículo, limpieza, cargas y descargas, atención a pasajeros, o la conducción en el ámbito laboral de vehículos exentos de instalar tacógrafo o amparados en alguna excepción a su utilización..



**Disponibilidad es el tiempo en que un conductor no realiza ninguna actividad ni está obligado a permanecer en su puesto de trabajo, pero está a disposición de su empleador**, por ejemplo en espera de instrucciones, cuando viajamos en tren o ferry sin acceso a litera, esperas en fronteras o por prohibiciones de circular y en el caso de conducción en equipo cuando nos encontramos como segundo conductor.

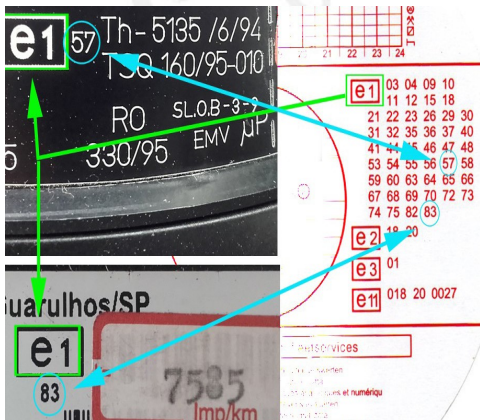


**Descanso es el periodo ininterrumpido en el que un conductor dispone libremente de su tiempo**, sin realizar ninguna actividad para ningún empleador. Este símbolo se utilizará para registrar pausas, descansos diarios o semanales, vacaciones y bajas médicas. Combinado con el símbolo  ferry/tren se utiliza para acotar un descanso realizado a bordo de un transbordador.

# El Tacógrafo Analógico

Una de las particularidades del tacógrafo analógico, es que tiene que registrar las actividades del conductor en la hora oficial del país de matriculación del vehículo y es obligación del conductor que así sea. Esto quiere decir, que el tacógrafo, **en todo momento estará en la hora oficial del país al que pertenece, y no en función del país por el que transita**, teniendo especial precaución en los cambios de hora anuales que se efectúan en marzo y octubre en función del horario de verano o de invierno respectivamente.

La segunda particularidad de estos equipos, es que para efectuar el registro se utilizan los conocidos discos diagrama u hojas de registro, sobre las que unos estiletes rasgan la superficie de parafina, dejando al aire el carbón de su base, generando así un registro inalterable. Lo primero que hay que tener en cuenta es comprobar que el disco que se va a utilizar es compatible con el aparato instalado. Para ello buscaremos la placa de homologación del tacógrafo y comprobaremos que la contraseña coincide con alguna de las inscritas en la parte posterior del disco, ya que suelen tener varias.

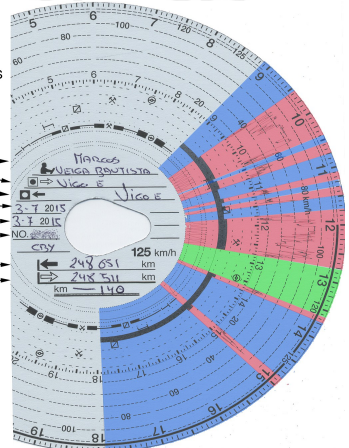


## DATOS OBLIGATORIOS

Nombre completo  
del conductor  
Lugar de inicio  
Lugar de final  
Fecha de inicio  
Fecha de final  
Matrícula

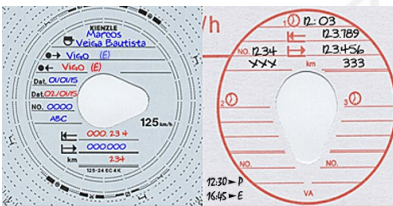
## ACTIVIDADES REGISTRADAS

Conducción  
Otros trabajos  
Pausa/descanso



**Al inicio de la jornada** rellenaremos los espacios correspondientes del disco diagrama con los datos necesarios: **nombre completo, lugar de inicio de utilización del disco, símbolo del país, fecha, matrícula y lectura del odómetro.**

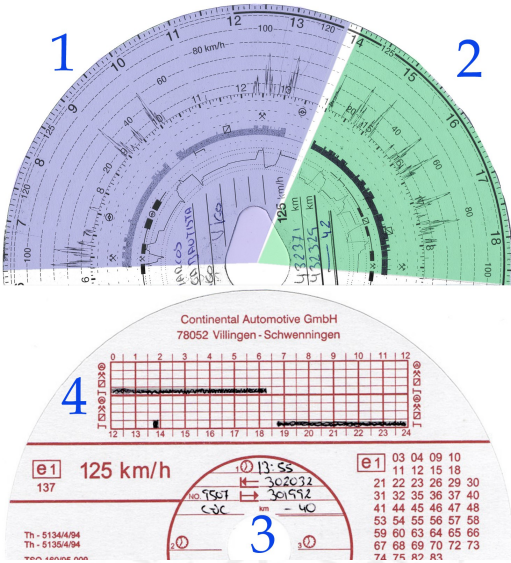
**Al finalizar la jornada** completaremos el espacio central del disco con el **lugar de fin de utilización del disco, símbolo del país, la fecha, y los kilómetros que marca el odómetro**, siendo opcional la resta correspondiente para totalizar el recorrido. Si hacemos transporte internacional, registraremos manualmente el símbolo del país cada vez que se cruce la frontera de un estado miembro.



En caso de vernos obligados a realizar algún 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 o sucesivos, lo indicaremos en el reverso del mismo, en los espacios correspondientes, registrando la hora del cambio, la matrícula y las lecturas del odómetro, tanto al hacernos cargo del segundo vehículo como al finalizar el servicio en el.

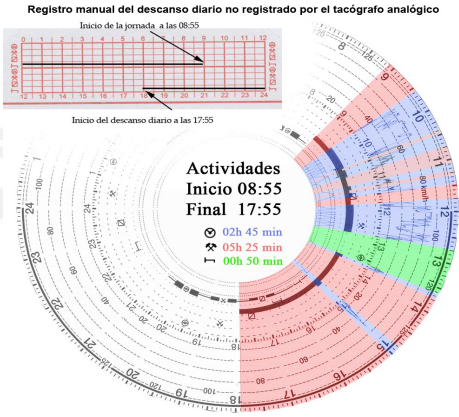
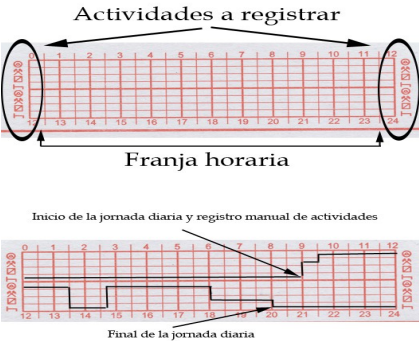
Además de esto, es muy importante tener en cuenta que los discos diagrama están diseñados y fabricados para ser utilizados por un periodo máximo de 24 horas, por lo que no deberán de estar insertados en el tacógrafo más de ese tiempo ya que se superpondrían los registros.

Ya se ha tratado en el apartado anterior la importancia de hacer uso del selector de actividades para que los registros del tacógrafo sean un fiel reflejo de todas las actividades realmente desempeñadas por el conductor, incluidas las entradas adicionales, para registrar las actividades o descansos efectuados cuando no se ha tenido el disco insertado en el tacógrafo.



1. Registros efectuados por el primer vehículo utilizado.
2. Registros efectuados por el segundo vehículo utilizado.
3. Registros relativos al cambio de vehículo: hora del cambio, matrícula del nuevo vehículo y lecturas del odómetro.
4. Entradas adicionales, del descanso diario no registrado, así como del tiempo en que el disco ha estado fuera de un tacógrafo.

En caso de avería del aparato o de alejamiento del vehículo, debemos de registrar a mano las actividades que realizamos. Para ello se utilizará la parrilla diseñada a tal efecto en el reverso del disco. Aquí registraremos todas las actividades realizadas a lo largo de la jornada y que no hayan sido registradas por un tacógrafo.



# El Tacógrafo Digital

A partir del mes de mayo de 2006, los vehículos nuevos deben de llevar instalado un tacógrafo digital. Entre las particularidades más importantes está la de que ya no es necesario un soporte en papel para perpetuar los registros del aparato, ya que éstos se almacenan en formato digital en la memoria del propio aparato y además, los pertenecientes a cada conductor le son incorporados al chip de su tarjeta personal. Pero como la capacidad de almacenamiento es limitada, la información registrada debe de ser transferida para evitar su pérdida por sobrescritura de nuevos registros. El *Reglamento 581/2010* establece unos plazos máximos para efectuar estas transferencias, y que son **cada 90 días para la memoria del aparato y cada 28 días para la tarjeta del conductor**.

## Advertencia hora local mostrada en pantalla



Por otra parte, como todos los datos relativos a matrícula del vehículo, kilómetros, así como la identidad del conductor ya están incorporados tanto en el equipo como en la tarjeta del conductor, solo es necesario introducir los símbolos correspondientes a los lugares donde se inicia y donde se termina la jornada laboral diaria. **A partir de febrero de 2022 también el símbolo del país al cruzar una frontera.**

```

T 15.12.2019 11:09 (UTC)
24h
o VEIGA BAUTISTA
MARCOS
o 14.01.2022 00000 0 2
A UJMMVTHH
E /Z/SHKV
B Continental Automotive
GmbH
1381.2072100009
T 15.12.2019 11:09 SL
T 09.10.2019
T 15.12.2019 880
h 00:00 09h00
o 09:00 00h42
A E /Z/SHKV
h 09:42 00h00
857 482 km; 0 km
x 09:46 00h05
A E /Z/SHKV
h 09:51 00h01
x 09:52 00h07
o 09:59 00h05
x 10:04 00h14
o 10:18 00h01
x 10:19 00h36
o 10:55 00h02
x 10:57 00h04
o 11:01 00h04
x 11:05 00h02
h 11:07 00h02
866 235 km; 4 km
? 11:09
o 09:00 E
h 11:09 E
h 866 235 km
o 00h13 4 km
x 01h12 00h42
h 09h02 00h00
o 00h00
```

Fecha y hora de impresión (UTC)

Tipo de impresión  
(24 horas tarjeta de conductor)

Bloque conductor  
(Nombre y nº tarjeta)

Identificación Vehículo  
(Bastidor y matrícula)

Tacógrafo instalado  
(Marca, modelo, número)

Bloque último calibrado

(Taller, nº tarjeta de taller)

Última inspección (vacío)

Fecha y días de uso tarjeta

(Fecha de registro)

Entradas adicionales

(Al insertar tarjeta)

Registro automático VU

(1º Vehículo utilizado)

Entradas adicionales

(Al cambiar de vehículo)

Registro automático VU

(2º Vehículo utilizado)

Tiempo indeterminado

(Al retirar la tarjeta, desaparecerá  
al hacer entradas adicionales en  
la siguiente inserción)

Bloque resumen

(Hora y lugar de inicio/fin de  
jornada y resumen actividades)

Otra característica esencial del tacógrafo digital es que **sus registros se efectúan según el estándar de Tiempo Universal Coordinado (UTC)** y ya no en función de la hora oficial del país de matriculación del vehículo. Este uso horario no cambia nunca por lo que ya no es obligatorio hacer los cambios de verano y de invierno, aunque el equipo nos puede mostrar la hora local que deseemos, advirtiendo esta opción con un icono en forma de punto en la pantalla.

Cuando se introduce la tarjeta del conductor en el tacógrafo, éste nos ofrece la posibilidad de poder registrar aquellas actividades realizadas **desde la última extracción de la tarjeta y que no hayan sido registradas por otro tacógrafo**. Utilizando los recursos del tacógrafo podemos hacer las entradas adicionales necesarias para completar el registro de los bloques de tiempo que han tenido lugar mientras la tarjeta ha estado fuera del tacógrafo.

En este ejemplo se han registrado manualmente el descanso diario y además, otros 42 minutos que el conductor ha estado en disponibilidad antes de introducir su tarjeta en el primer vehículo.

Tras esta primera inserción, el conductor retira su tarjeta del tacógrafo y se hace cargo de un segundo vehículo. Al introducir su tarjeta en este segundo vehículo hace entrada adicional por el tiempo transcurrido (5 minutos) entre que deja el primero y se hace cargo del segundo.

**En el resumen diario se recogen los datos de inicio y final de la jornada, las actividades realizadas y los kilómetros recorridos.**



- El primer paso sería entrar en el menú del tacógrafo y seleccionar entrada conductor 1 para registrar el lugar de inicio de la jornada.
- A continuación entrar en el menú de impresión e imprimir un documento de actividad diaria del vehículo (ya que no hay tarjeta insertada)
- En el reverso de ese ticket se pone el nombre completo del conductor, número de permiso de conducir o de la tarjeta de conductor y se firma.
- Al finalizar la jornada se introduce el lugar de fin de jornada para el conductor 1 y seguidamente se imprime un nuevo documento de actividad diaria del vehículo.
- Al igual que en el primero de los documentos impresos, se registra el nombre completo, número de permiso de conducir o tarjeta de conductor y se firma. Ambos documentos impresos se guardan juntos y acompañarán al conductor durante el periodo necesario y luego se conservarán en la empresa como cualquier otro registro de tacógrafo.

[illegible]

En el ticket de inicio no hay ninguna actividad registrada, solo el dato relativo al inicio de la jornada. El ticket impreso al final de la jornada ya incorpora todas las actividades realizadas y en el resumen aparecen el sumatorio total y los datos de inicio y final de la jornada.

Si se diera el caso de ser el propio aparato el que no funciona correctamente, podremos hacer un registro manual de las actividades realizadas utilizando el reverso del papel de la impresora.

En este caso rellenamos todos los datos relativos al vehículo y al conductor y utilizaremos la parrilla para las actividades.

03:00	05:00	07:00	09:00	<b>Digital Printer Paper Roll</b>	11:00	13:00	15:00	17:00
				<b>[64]</b> 167				
<input type="checkbox"/> 0123 ABC								
<input checked="" type="checkbox"/> Marcos Veiga Bautista								
01234567A								
Date	17/05/2017							
Signature								
				<b>[61]</b> 84 200 222	<b>[62]</b> 25 29 30 002	<b>[65]</b> 6668888-1 Rg-R		
				For use in	Finis Jornada E/G			

# El tacógrafo digital Inteligente

Desde el 15 de junio de 2019, es obligatoria la instalación en los vehículos nuevos de la versión 1 del tacógrafo inteligente. Esta generación de tacógrafos ya no solo es una mera “actualización” del tacógrafo digital, sino que engloba una ingente cantidad de novedades tanto para los fabricantes, para los talleres y para los conductores. Se implantan cambios en los precintos, en la manera de encriptar los datos y se emiten nuevas tarjetas G2. Pero además, mediante las modificaciones incluidas en el Paquete de Movilidad aprobado en julio de 2020, se incorporan nuevas características a dichos aparatos en su versión 2. Esta última versión identificará si el vehículo se dedica al transporte de mercancías o viajeros así como otras novedades que complementan las características de los primeros.



## DISPOSITIVO GNSS

Conexión a un sistema de geoposicionamiento por satélite (GNSS). El tacógrafo estará permanentemente conectado a un sistema de posicionamiento por satélite, que servirá para su geolocalización y registro automático de las coordenadas de la posición exacta del vehículo en los casos siguientes:

1. Al inicio y al final de la jornada diaria de trabajo
2. Cada tres horas de conducción acumulada registrada
3. Cada vez que se cruce la frontera de un estado miembro (V2)
4. Cada vez que se efectúe una operación de carga/descarga (V2)

Además de la posición, el sistema de conexión satelital permitirá un ajuste continuo de la hora y la fecha y servirá también como fuente de detección de movimiento del vehículo (IMS).

Sistema de comunicación inalámbrico para la teledetección a distancia de posibles manipulaciones o usos indebidos del tacógrafo DSRC. Esto quiere decir textualmente que el propio tacógrafo podrá enviar una serie de datos a las autoridades de control que lo soliciten a través de un sistema de comunicación de corto alcance (DSRC) mientras el vehículo está en movimiento. Los datos que podrán ser solicitados por las autoridades incluyen aquellos relativos a una posible manipulación o uso fraudulento del tacógrafo en la primera versión, así como el exceso de conducción diaria (V2).



## DISPOSITIVO DSRC



## INTERFAZ SIT/ITS

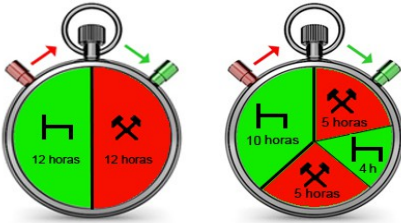
Interfaz de comunicación con sistemas inteligentes de transporte (SIT/ITS). La conexión con estas aplicaciones abre un abanico amplísimo de posibilidades, tanto de las ya implementadas en muchas empresas como la operativa en gestión de flotas, aportando los datos exactos de posición y actividades del conductor, que incluye el análisis instantáneo de los tiempos de conducción y descanso así como de la velocidad y posición exacta del vehículo, hasta de otras posibilidades de nuevo cuño. Hay que tener presente que muchas de estas opciones exigen del permiso por parte del conductor para que sus datos personales puedan ser comunicados.

# Normativa Laboral

La normativa que regula, en último término, la duración de la jornada laboral en el sector del transporte por carretera en España, está contenida en el **Real Decreto 1561/1995 de 21 de septiembre**, sobre jornadas especiales de trabajo y más concretamente en su sección 4ª. Este es el texto donde se concreta todo lo relativo a la jornada laboral de los trabajadores que realicen actividades móviles de transporte por carretera, incorporando lo dispuesto tanto en el Estatuto de los Trabajadores como en las directivas europeas **2002/15/CE y 2003/88/CE**.

A pesar de las diferencias de criterios que pudieran existir de unos convenios a otros, lo que sí deja claro la norma es el **establecimiento de unos límites máximos en el tiempo de trabajo**, sin que ello suponga en ningún caso, incumplir con las disposiciones incluidas en el **Reglamento (CE) 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006**, para aquellos trabajadores obligados a su cumplimiento y a la utilización del tacógrafo. Si bien la norma de ámbito laboral establece un baremo propio limitando el tiempo de trabajo total, la de transportes nos limita las horas de conducción y descanso. **Ambas legislaciones se complementan y son de obligado cumplimiento.**

**Como norma general, la jornada diaria no será superior a 12 horas** y habrá un descanso mínimo entre jornadas de 10 horas ininterrumpidas, pudiendo haber diferencias en función de los convenios. **Para los trabajadores nocturnos, la jornada no sobrepasará las 10 horas por cada periodo de 24 horas.**



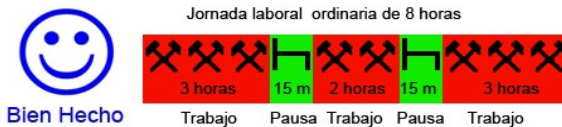
*Los trabajadores no podrán realizar una jornada diaria total superior a doce horas, incluidas, en su caso, las horas extraordinarias.*

*Los tiempos de presencia no podrán exceder en ningún caso de veinte horas semanales de promedio en un periodo de referencia de un mes y se distribuirán con arreglo a los criterios que se pacten colectivamente y respetando los periodos de descanso entre jornadas y semanal propios de cada actividad.*

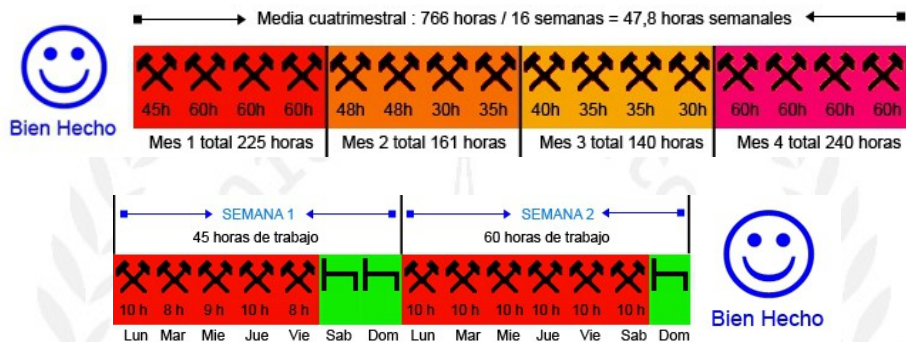
Si la jornada diaria supera las seis horas de trabajo, tendrá que ser interrumpida por una pausa o descanso de al menos 30 minutos de duración, y si supera las nueve horas de trabajo, la pausa mínima será de 45 minutos, siempre **sin perjuicio de lo establecido en el reglamento 561/2006 para aquellos conductores obligados a su cumplimiento.**



Estas pausas pueden repartirse a lo largo de las horas de trabajo mediante descansos de un mínimo de 15 minutos o hacerse de manera completa al finalizar cada período de trabajo.



El tiempo de trabajo efectivo está limitado a cumplir una media de 48 horas semanales, promedio que se medirá en cómputo cuatrimestral ampliable a semestral por convenio, en todo caso, este período de referencia será siempre inferior al año. Esto quiere decir, que la media de horas de trabajo semanal en cuatro o seis meses no será superior a las 48 horas. Este límite se puede ampliar a un máximo de 60 horas en una semana, sin superar nunca esta barrera. Es importante remarcar que el tiempo de trabajo incluye todo trabajo efectuado para más de un empresario, es decir, que si efectuamos labores a tiempo parcial para más de una empresa, el tiempo de trabajo es la suma total de todas las actividades contractuales.



La legislación obliga a todo empresario a mantener un registro de las jornadas laborales de todos los conductores. Aquellos conductores que obligatoriamente realicen su trabajo bajo la reglamentación del tacógrafo (*Reglamentos CE 561/2006 y CE 165/2014*) ya generan registros de su actividad diaria y estos sirven perfectamente como registro de jornada laboral, tanto para el propio conductor como para la empresa, mientras que para aquellos que no utilizan aparato de control en sus vehículos, la empresa necesariamente tendrá de gestionar un fichero donde aparezcan las actividades diarias de sus empleados o propias en caso de tratarse de conductores autónomos.

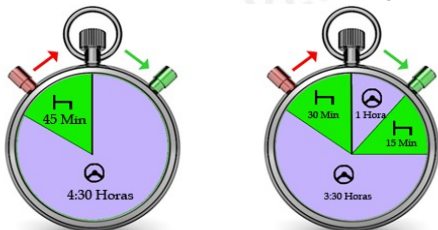
JORNADAS LABORALES ABRIL 2019			ACTIVIDADES REALIZADAS				
INICIO DE JORNADA	FINAL DE JORNADA	DURACIÓN					
01. Abr. 2019 07:02	01. Abr. 2019 17:45	10:43	03:40	05:12	00:00	08:52	
Descanso: 13:17							
02. Abr. 2019 07:02	02. Abr. 2019 17:45	10:43	03:13	05:54	00:00	09:07	
Descanso: 13:16							
03. Abr. 2019 07:01	03. Abr. 2019 19:15	12:14	03:52	06:21	00:19	10:13	
Descanso: 11:45							
04. Abr. 2019 07:00	04. Abr. 2019 19:27	12:27	02:54	07:36	00:00	10:30	
Descanso: 11:33							
05. Abr. 2019 07:00	05. Abr. 2019 19:09	12:09	03:37	06:03	01:08	09:40	
Descanso: 59:52							
08. Abr. 2019 07:01	08. Abr. 2019 17:00	09:59	03:37	04:39	00:00	08:16	
Descanso: 14:01							
09. Abr. 2019 07:01	09. Abr. 2019 19:12	12:11	03:28	06:37	00:00	10:05	
Descanso: 11:49							
10. Abr. 2019 07:01	10. Abr. 2019 18:25	11:24	03:50	05:43	00:00	09:33	
Descanso: 12:35							
11. Abr. 2019 07:00	11. Abr. 2019 18:08	11:08	03:30	06:17	00:00	09:47	
Descanso: 12:52							
12. Abr. 2019 07:00	12. Abr. 2019 18:07	11:07	03:47	05:36	00:00	09:23	
Descanso: 228:54							
22. Abr. 2019 07:01	22. Abr. 2019 20:29	13:28	04:37	06:58	00:00	11:35	
Descanso: 10:32							
23. Abr. 2019 07:01	23. Abr. 2019 17:52	10:51	04:10	05:04	00:00	09:14	
Descanso: 13:10							
24. Abr. 2019 07:02	24. Abr. 2019 19:50	12:48	04:04	07:14	00:00	11:18	
Descanso: 11:10							
25. Abr. 2019 07:00	25. Abr. 2019 19:55	12:55	04:55	06:11	00:00	11:06	
Descanso: 11:05							
26. Abr. 2019 07:00	26. Abr. 2019 19:00	12:00	05:22	05:07	00:27	10:29	
Descanso: 60:02							
29. Abr. 2019 07:02	29. Abr. 2019 20:32	13:30	05:44	05:28	00:00	11:12	
Descanso: 10:31							
30. Abr. 2019 07:03	30. Abr. 2019 18:45	11:42	03:57	06:40	00:00	10:37	
TOTAL MENSUAL			68:17	102:40	01:54	170:57	
17 JORNADAS							

Estos registros laborales tienen que estar a disposición de la **autoridades responsables en materia de Trabajo y Seguridad Social**. En el registro vendrán detalladas las horas de inicio y final de cada jornada, así como el cómputo de horas de trabajo efectivo. Es muy importante recalcar aquí para evitar interpretaciones erróneas, que **los registros de tacógrafo han de conservarse durante al menos un año a disposición de las autoridades responsables en materia de Transportes**, pero, en caso de no existir otro tipo de registro de la jornada laboral, estos han de estar disponibles durante un periodo más amplio para las autoridades responsables en materia de Trabajo y Seguridad Social.



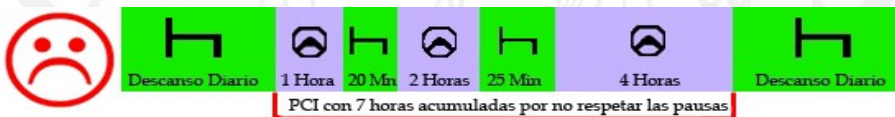
# Conducción ininterrumpida

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.

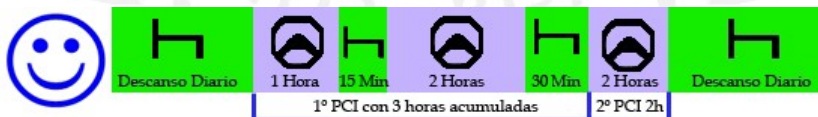


*«período de conducción»: el tiempo de conducción acumulado desde el momento en que un conductor empieza a conducir tras un periodo de descanso o una pausa hasta que toma un periodo de descanso o una pausa.*

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.**



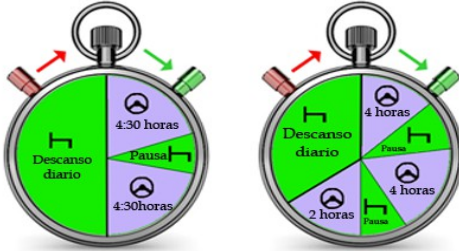
Tampoco existe un tiempo de conducción mínimo para poder realizar la primera interrupción de 15 minutos, así podremos parar en cualquier momento una vez iniciada y registrada la conducción, por poco tiempo que transcurriera. Es muy importante reflejar las pausas correctamente con el selector de actividades, pues en caso contrario podrían no ser reconocidas como tales ante una inspección.



# Conducción diaria

El tiempo dedicado a la conducción está limitado a **nueve horas por jornada**, así que una vez iniciemos la jornada tras un descanso preceptivo, tendremos un máximo de nueve horas de conducción, no pudiendo retomar dicha actividad hasta haber completado un nuevo descanso reglamentario.

Este límite de 9 horas **se puede ampliar a un máximo de 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**.



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

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

Las dos jornadas de conducción ampliada al máximo de 10 horas pueden ser correlativas, pero siempre dentro del límite semanal (Lunes-Domingo).



Es importante entender que **el límite diario de conducción lo es para la actividad dedicada exclusivamente a conducir** (no computan ni otros trabajos ni disponibilidad) acumulada desde el final de un descanso, sea diario o semanal, hasta el comienzo del siguiente descanso diario o semanal..

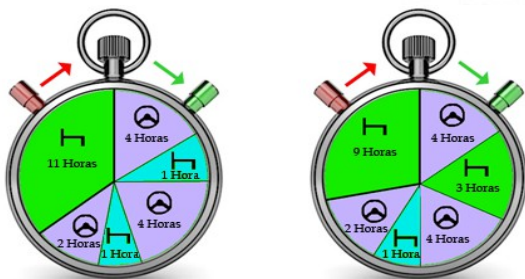


No debemos interpretar este límite de actividad de conducción dentro de las 24 horas que tiene un día natural, si no que se refiere a la jornada de trabajo, así, **una vez hemos completado un descanso diario ya podremos iniciar un nuevo periodo de conducción diaria**. Dicho de otra manera, al completar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



# Descanso diario

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**.



*Los conductores deberán haberse tomado un nuevo periodo de descanso diario en las 24 horas siguientes al final de su periodo de descanso diario o semanal anterior. Si la parte del periodo de descanso diario efectuada en las mencionadas 24 horas es superior a 9 horas, pero inferior a 11, ese periodo de descanso se considerará un periodo de descanso diario reducido.*

El descanso diario se puede reducir a un **mínimo de 9 horas consecutivas solamente tres veces entre dos descansos semanales**, no por semana reglamentaria (lunes-domingo). 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.

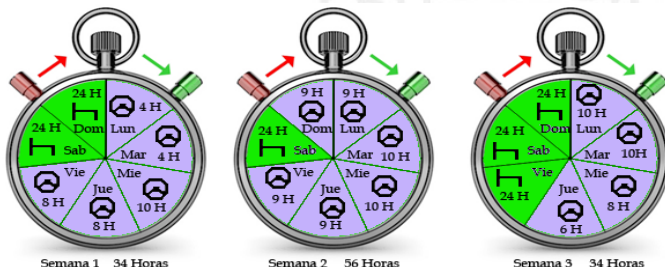


En caso de no existir un descanso diario reglamentario, **se cerraría el periodo de cómputo al cabo de las 24 horas desde el inicio de la jornada**, lo que podría suponer una infracción por minoración de descanso.



# Conducción semanal y bisemanal

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).



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

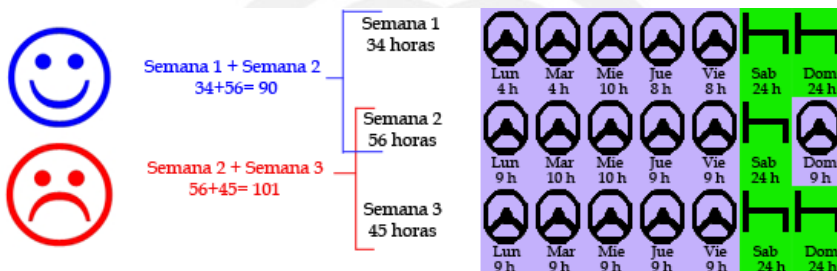
*El tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas no será superior a 90 horas.*

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 domingo pertenecen a la semana anterior, ya que el periodo de cómputo 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.



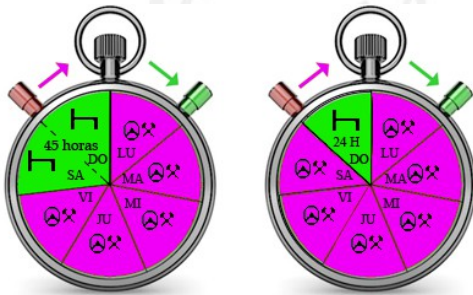
En cuanto al cómputo bisemanal siempre hay que tener en cuenta que **el límite máximo de 90 horas es el acumulado en dos semanas consecutivas**. Para su control, se combinan dos semanas cualesquiera siempre y cuando estas sean consecutivas, por ejemplo semana 1 + semana 2 hacen una combinación pero también la semana 2 + 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.





# 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. **Los descansos de 45 horas de duración, o superiores que incluyan una compensación, no pueden ser tomados en el vehículo.** No está especificado el lugar de la semana en que se efectuará, quedando a nuestra libre disposición, lo que sí es obligatorio es comenzararlo antes de que transcurran **6 periodos de 24 horas (144 horas) desde que finalizó el anterior.**

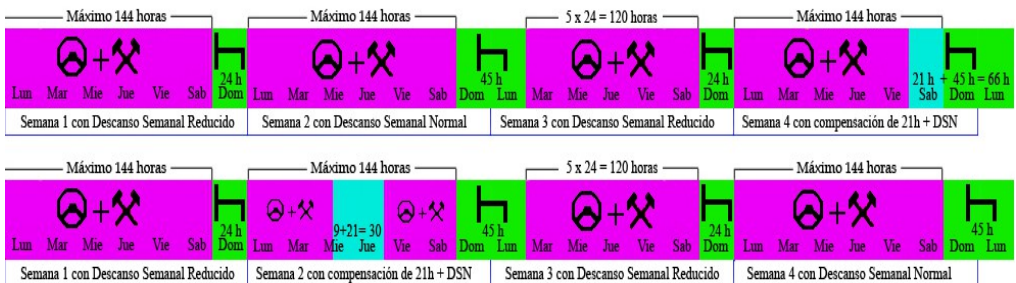


«*periodo de descanso semanal*»: el periodo semanal durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un «*periodo de descanso semanal normal*» o un «*periodo de descanso semanal reducido*»:

-«*periodo de descanso semanal normal*»: cualquier periodo de descanso de al menos 45 horas,

-«*periodo de descanso semanal reducido*»: cualquier periodo de descanso inferior a 45 horas que, sujeto a las condiciones establecidas en el artículo 8, apartado 6, se puede reducir hasta un mínimo de 24 horas consecutivas.

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. Es muy importante tener en cuenta que **la recuperación del descanso semanal tiene que ser tomado obligatoriamente de un sola vez y antes de finalizar la tercera semana siguiente a la de la reducción**. También tendremos en cuenta que un **descanso que incida en dos semanas distintas lo podremos adscribir a cualquiera de ellas**, pero nunca a ambas a la vez.



Además de lo establecido como norma general, existen dos situaciones excepcionales en las que se aplican disposiciones especiales.

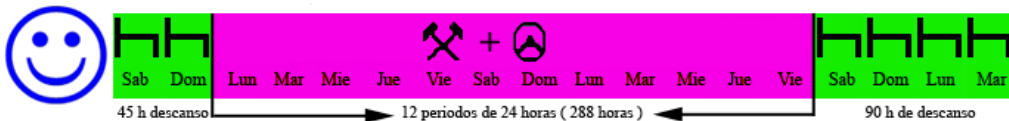
La primera es el descanso semanal de un **único servicio discrecional internacional de viajeros**, se puede tomar al cabo de 12 periodos de 24 horas en vez de 6, es decir, tras un descanso semanal normal, **el inicio del siguiente descanso se puede posponer hasta un máximo de 12 periodos de 24 horas** ( $12 \times 24 = 288 \text{ horas}$ ) siempre y cuando se cumplan todos y cada uno de los siguientes requisitos:

**Mínimo de 24 horas consecutivas en un país distinto al del inicio del servicio y en el que se aplique el Reglamento 561/2006.**

**Al cabo de las 288 horas el conductor se tome un descanso semanal ininterrumpido de duración igual a dos descansos normales (90 horas), o como mínimo 69 horas (a recuperar las necesarias hasta cumplir las 90 horas.)**

**El vehículo ha de estar equipado obligatoriamente con tacógrafo digital.**

**Excepto si existe conducción en equipo, los periodos de conducción nocturna (entre las 22 y las 06) se limitan a 3 horas ininterrumpidas en vez de 4:30.**

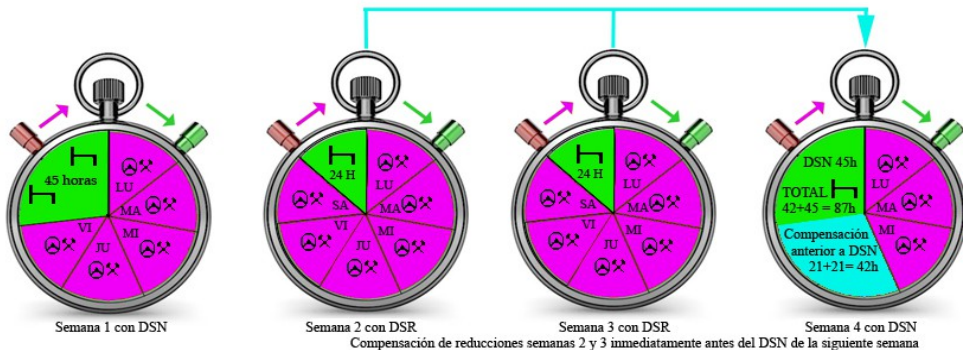


La otra excepción, recogida en el Paquete de Movilidad, corresponde a los **transportes internacionales de mercancías**, a los que se permite **tomar dos descansos semanales reducidos consecutivos** siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

**Los descansos reducidos se inicien en un país distinto al de establecimiento de la empresa y de residencia del conductor.**

**En cada cuatro semanas consecutivas, el conductor se tome, al menos cuatro descansos semanales y al menos, dos de ellos sean descansos semanales normales (45 horas).**

**La compensación por las reducciones se hará en bloque y precediendo al siguiente descanso semanal.**

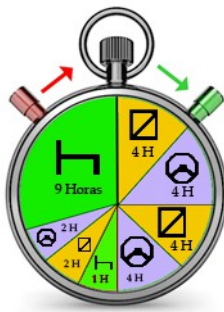


# Caso Especial: Conducción en Equipo

La conducción en equipo goza de unas **características particulares** en cuanto a los **plazos para realizar el descanso diario**, que será de un **mínimo de 9 horas** realizado en las 30 horas siguientes a iniciar la jornada. 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.



Conductor A



Conductor B

*«conducción en equipo»: la situación en la que, durante cualquier período de conducción entre cualesquiera dos períodos consecutivos de descanso diario, o entre un período de descanso semanal y un período de descanso semanal, haya al menos dos conductores en el vehículo que participen en la conducción. Durante la primera hora de conducción en equipo, la presencia de otro conductor o conductores es optativa, pero durante el período restante es obligatoria.*

Se considera conducción en equipo cuando hay **al menos dos conductores participando en la conducción del vehículo de forma permanente**. Dicho de otra manera, **hay que ir siempre acompañados por otro conductor para que la actividad pueda ser reconocida como conducción en equipo**, excepto la primera hora de conducción exclusivamente, en que puede ir un solo conductor.

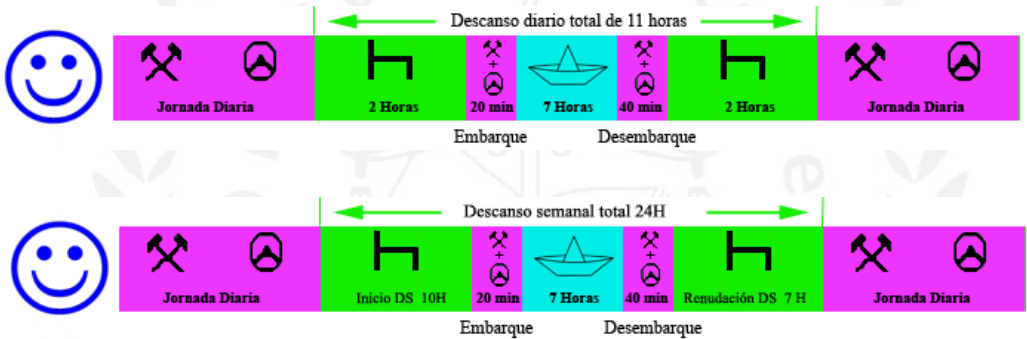
Sería válido, por ejemplo, dejar a un acompañante y que en ese mismo momento se suba otro, pues seguirían dos conductores a bordo, aunque no sean los mismos. Imaginemos un conductor A sale de viaje, al cabo de una hora se le suma el conductor B. En un punto del camino el conductor B abandona el vehículo 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. Otra de las particularidades de la conducción en equipo es que **el segundo conductor puede tomarse una pausa de 45 minutos en marcha, a pesar de ser registrada como disponibilidad**, a conducción de que no participe en ninguna actividad.



# Caso Especial: El Artículo 9

Los descansos diarios o semanales son periodos durante los cuales el conductor dispone de su tiempo a su libre antojo y no tiene obligación de permanecer en el vehículo, por lo tanto se trata del tiempo dedicado a su descanso y no debe de ser interrumpido. No obstante, y en particular para poder optimizar ciertas circunstancias del trabajo, estos periodos de descanso **pueden ser interrumpidos únicamente** para realizar las labores de embarque y desembarque de un transbordador, bien sea un ferry o bien un ferrocarril, **siempre que en dicho trayecto el conductor tenga acceso a cama o litera**. Es lo que se conoce como “la regla del transbordador” y se aplica de la siguiente manera:

Se puede interrumpir un **descanso diario normal o un descanso semanal reducido**, un máximo de dos veces, siempre que la suma de ambas interrupciones no supere la hora de duración



De la misma manera **se puede interrumpir un descanso semanal normal** (de un mínimo de 45 horas) en las mismas condiciones anteriores, pero con la particularidad de que en este caso el trayecto efectuado en el transbordador **tenga una duración mínima de 8 horas**.



Con la excepción establecida en el artículo 9 del reglamento 561/2006, se ofrece la **única excepción para poder interrumpir un descanso reglamentario** un máximo de dos veces para embarcar o desembarcar, siempre que, sumando ambas interrupciones, no se supere una hora de duración y se tenga acceso a cama o litera durante el trayecto en el transbordador. El periodo de descanso tomado a bordo del transbordador ha de estar obligatoriamente registrado en combinación con el símbolo Ferry/Tren 🚢



# Caso Especial: El Artículo 12

Además de todo lo establecido hasta ahora, es posible que en algún momento un conductor tenga que hacer frente a situaciones imprevistas e inevitables que le impiden cumplir escrupulosamente las disposiciones reglamentarias. El artículo 12 estipula la posibilidad de poder **apartarnos de lo establecido en los artículos 6 a 9 ante casos imprevistos y por razones de seguridad tanto del vehículo como de su carga, para poder llegar a un punto de parada adecuado.**



Con la entrada en vigor del Paquete de Movilidad, se han establecido, dentro del propio artículo 12 otras dos excepciones **para el caso del retorno al domicilio del conductor o a la base de la empresa**. Así, en aquellos casos en los que el retorno a casa o a la base, debido a circunstancias excepcionales no se puede realizar cumpliendo estrictamente el reglamento, podremos **exceder la conducción diaria o semanal, así como posponer el inicio del descanso reglamentario para llegar e iniciar un descanso semanal**. Tenemos dos opciones en función del periodo de descanso que se tome cuando finalmente se llegue al destino. En ambos casos **se compensará el exceso cometido con un tiempo de descanso equivalente** unido a cualquier otro periodo de descanso y antes del final de la tercera semana siguiente a la del exceso.

Se podrá exceder hasta un máximo de una hora la conducción diaria o semanal para llegar al domicilio del conductor o a la base de la empresa e iniciar un descanso semanal.



Tras una pausa de al menos 30 minutos, se podrá exceder hasta un máximo de dos horas la conducción diaria o semanal para llegar al domicilio del conductor o a la base de la empresa para realizar el descanso semanal normal (45 horas).



Es muy importante que ante un caso excepcional que impida cumplir el reglamento, en cualquiera de los casos expuestos, al llegar al punto de parada se realice una anotación en un documento de impresión o en el disco, explicando lo sucedido.

# Resumen legislativo

## Normativa comunitaria

REGLAMENTO (CE) N° 561/2006 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 15 de marzo de 2006

REGLAMENTO (UE) N° 581/2010 DE LA COMISIÓN de 1 de julio de 2010

REGLAMENTO (UE) N° 165/2014 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 4 de febrero de 2014

DIRECTIVA 2002/15/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 11 de marzo de 2002

## Normativa española

REAL DECRETO 640/2007 de 18 de mayo

REAL DECRETO 1082/2014 de 19 de Diciembre

REAL DECRETO 1561/1995 de 21 de septiembre

REAL DECRETO 902/2007 de 6 de julio





[www.marcosveiga.com](http://www.marcosveiga.com)



[www.facebook.com/marcos.veigabautista](https://www.facebook.com/marcos.veigabautista)



[contacto@marcosveiga.com](mailto:contacto@marcosveiga.com)

