



MINISTERIO
DE FOMENTO

MINISTERIO DE FOMENTO

Salida

Nº. 201600000048640

01-08-2016 13:39:48

SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE
Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTE

DIRECCIÓN GENERAL DE
TRANSPORTE TERRESTRE

ILMO. SR./SRA. DIRECTOR/A GENERAL
COMUNIDAD AUTÓNOMA

Se remite Instrucción Circular 1/2016 sobre tacógrafo y tiempos de conducción y descanso, en la que se contemplan las últimas novedades que se han producido en la materia.

Esta Instrucción deja sin efecto la anterior número 1/2014.

Madrid, 28 de julio de 2016
El Director General de Transporte Terrestre,

Joaquín del Moral Salcedo



INSTRUCCIÓN CIRCULAR 01/2016 SOBRE TACÓGRAFO Y TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

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

1.1.- **Se aplicará al transporte por carretera:**

- a) de mercancías, cuando la masa máxima autorizada de los vehículos, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 3,5 toneladas, o
- b) de viajeros en vehículos fabricados o adaptados de forma permanente para transportar a más de nueve personas, incluido el conductor, y destinados a tal fin.

1.2.- **Se Aplicará, con independencia del país en que esté matriculado el vehículo, al transporte por carretera que se efectúe:**

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

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

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

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

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

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

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

No obstante el Acuerdo España-Marruecos relativo al Transporte Internacional por Carretera de Viajeros y Mercancías entre ambos países firmado el 3 de octubre de 2012, establece que los



conductores de estos vehículos marroquíes, al entrar en España desde Marruecos, tiene la **obligación de justificar**, al menos, **un descanso diario reducido de 9 horas**, efectuado en Marruecos **previamente** a su **entrada en España**, con la presentación de una **hoja de registro** adecuada que cubra las 24 horas que preceden a su entrada en territorio español.

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

1.4 Exenciones:

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

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

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

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

1.4. a Exenciones al artículo 3 del Reglamento 561:

El Reglamento (CE) nº 561/2006 no se aplicará al transporte por carretera efectuado mediante:

- a) vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuando el trayecto del servicio de que se trate no supere los 50 kilómetros;
- a bis) vehículos o conjuntos de vehículos de una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados para el transporte de materiales, equipos o maquinaria para uso del



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

- b) vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora;
- c) vehículos adquiridos o alquilados sin conductor por las fuerzas armadas, la defensa civil, los cuerpos de bomberos y las fuerzas responsables del mantenimiento del orden público, cuando el transporte se realice como consecuencia de la función propia encomendada a estos cuerpos y bajo su responsabilidad;
- d) vehículos, incluidos los vehículos utilizados para el transporte no comercial de ayuda humanitaria, utilizados en casos de urgencia o destinados a operaciones de salvamento;
- e) vehículos especiales utilizados con fines médicos;
- f) vehículos especializados en la reparación de averías cuyo radio de acción sea de 100 kilómetros alrededor de su centro de explotación;

Según la Sentencia del tribunal de Justicia de la UE, de 21 de mayo de 1987, sobre el asunto 79/86, “el término vehículo especializado en reparación de averías”, se refiere a un vehículo cuya fabricación, equipo u otras características permanentes le destinan a ser usado primordialmente para recoger vehículos recientemente accidentados o inmovilizados por alguna avería mecánica. Ese vehículo está exceptuado de cumplir el Reglamento 561/2006, cualquiera que sea el uso efectivo que de él haga su propietario.

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

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



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

1.4. b Exenciones del Real Decreto 640/2007.

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

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

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

Donde dice:

”de recogida de basuras a domicilio y de eliminación de residuos”

Debe decir:

“de recogida y eliminación de residuos domésticos a domicilio”



En consecuencia, el artículo 2 apartado d) del R. D. 640/2007, debe interpretarse en el sentido de que solo los transportes realizados con vehículos dedicados a la recogida y eliminación de **residuos domésticos a domicilio**, están exentos del cumplimiento de lo establecido en los artículos 5 a 9 del Rº 561/2009, de 15 de marzo.

El artículo 3 b) de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados que deroga la Ley 10/1998, de 21 de abril. Define los residuos domésticos y los comerciales.

«Residuos domésticos»: residuos generados en los **hogares** como consecuencia de las actividades domésticas. Se consideran **también** residuos domésticos los **similares** a los anteriores **generados en servicios e industrias**.

Se incluyen también en esta categoría los residuos que se generan en los hogares de aparatos eléctricos y electrónicos, ropa, pilas, acumuladores, muebles y enseres así como los residuos y escombros procedentes de obras menores de construcción y reparación domiciliaria.

Tendrán la consideración de residuos domésticos los residuos procedentes de limpieza de vías públicas, zonas verdes, áreas recreativas y playas, los animales domésticos muertos y los vehículos abandonados.

«Residuos comerciales»: residuos generados por la actividad propia del comercio, al por mayor y al por menor, de los servicios de restauración y bares, de las oficinas y de los mercados, así como del resto del sector servicios.

Hay que tener que la nueva Ley lo es de gestión de residuos y no así del transporte de los mismos, encomendando el cumplimiento de la normativa de transporte que le sea aplicable. Así, siguiendo la lógica expuesta en la definición de residuos domésticos y, única y exclusivamente, en el ámbito del transporte, los residuos comerciales similares a todos los incluidos en la anterior definición se encontrarán también incluidos ya que estos residuos son los mismos y, obviamente, no se realizan recogidas diferencias dependiendo de un origen o de otro.

A la hora de la aplicación de esta excepción, bastará con probar que se transportan estos residuos.

NOTA: la recogida de basura a domicilio está sujeta a la excepción c) anterior, por lo que no se le aplica el límite de los 50 km.

- e) Transportes de mercancías de carácter privado complementario realizados en el marco de su propia actividad empresarial por empresas agrícolas, hortícolas, forestales, ganaderas o pesqueras, que se desarrollen íntegramente en un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa.
- f) Transportes de carácter privado complementario realizados mediante la utilización de tractores agrícolas o forestales en el desarrollo de una actividad agrícola o radio de 100



kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo.

- g) Transportes de recogida de leche en las granjas o que tengan por objeto llevar a éstas, recipientes de leche o productos lácteos destinados a la alimentación del ganado, siempre que se desarrollen íntegramente en un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo.
- h) Transporte de animales vivos entre granjas y mercados locales, entre mercados y mataderos locales o entre granjas y matadero locales, siempre que la distancia en línea recta entre origen y destino del transporte no sea superior a 50 kilómetros.
- i) Transportes de carácter privado complementario de material de circo y atracciones de feria realizados en vehículos especialmente acondicionados para ello.
- j) Traslado de exposiciones móviles instaladas a bordo de vehículos especialmente acondicionados y equipados para ello y cuya finalidad principal sea su utilización con fines educativos cuando el vehículo se encuentre estacionado.
- k) Transportes de fondos u objetos de valor en vehículos especialmente acondicionados y equipados para ello.
- l) Transportes realizados en el desarrollo de cursos destinados al aprendizaje de la conducción o a la obtención del permiso de conducir o del certificado de aptitud profesional de los conductores mediante la utilización de vehículos especialmente equipados para ello, sin perjuicio de lo establecido en el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores y en el Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores.
- m) Transportes de mercancías realizados mediante vehículos propulsados por electricidad o gas natural o licuado, cuya masa máxima autorizada, incluida en su caso la de los remolques o semirremolques, no sea superior a 7,5 toneladas, siempre que se desarrollen íntegramente en un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo.
- n) A partir del 2 de marzo de 2015, esta exención, en cumplimiento de la redacción dada para el Artículo 13, letra d) por el Artículo 45 del Reglamento CE nº 165/2014, desaparece esta posibilidad del artículo 13 d). En su lugar se ha añadido la letra a bis) al artículo 3 del Reglamento 561/2006, que es ya de obligado cumplimiento; no es una posibilidad para que el Estado miembro pueda eximir del cumplimiento del referido reglamento a las operaciones recogidas en su artículo 13 apartado 1, y con un **radio de hasta 100 km** en sustitución del radio de 50 km marcado el RD 640/2007.
- o) Transportes realizados por vehículos exclusivamente dedicados a la prestación de servicios que se desarrollen íntegramente en recintos cerrados dedicados a actividades



distintas del transporte por carretera, tales como puertos, aeropuertos y estaciones ferroviarias.

- p) Transportes íntegramente desarrollados en islas cuya superficie no supere los 250 kilómetros cuadrados, siempre que éstas no se encuentren unidas al territorio peninsular por ningún puente, vado o túnel cuyo uso esté abierto a los vehículos de motor. (Redacción dada por el Real Decreto 1163/2009 de 10 de julio).

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

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

Existen determinados casos en conducciones de vehículos exentos u operaciones exentas junto con conducciones no exentas y sujetas al Reglamento 561/2006. A este tipo las denominaremos conducciones mixtas. Por ejemplo, el caso de servicios regulares inferiores a 50 km, el conductor que no conduzca nada más que estos, es un supuesto puro. Estos casos consisten, en general, en la forma en que se contabilizan estas conducciones, u otros tiempos de “otro trabajo” simultáneamente con las conducciones y los descansos de actividades obviamente no exentas.

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

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

- Conducción mixta típica:

- Conducción durante la semana servicios inferiores a 50 km (regular especial) y fin de semana realización de servicio discrecional: El conductor deberá primero efectuar las correspondientes entradas manuales en el tacógrafo, y en caso que no sea posible, podrá cumplimentar el certificado de actividades aprobado por la Comisión.
- Realización en un mismo día un servicio regular de menos de 50 km y un servicio discrecional: El conductor deberá registrar el tiempo conducido en el servicio regular como “otros trabajos”, las anotaciones deberán realizarse manualmente en el tacógrafo analógico y mediante anotación manual en el tacógrafo digital



- *Si encontramos un vehículo de las características del artículo 3.f del Reglamento 561/2006 (vehículos de asistencia en carretera), fuera del radio de 100 Km habrá que pedirle los discos diagrama o tarjeta de conductor de ese día, y en su caso, los que hicieran falta para llegar al punto donde se encuentra en relación con su centro de explotación, pero no se deben pedir los de periodos anteriores ni el certificado de actividades del conductor porque por regla general estos vehículos suelen hacer servicios de muy corto recorrido. El control se centrará básicamente en las actividades que realiza el día que está sometido al cumplimiento del Reglamento 561/2006 pero no de los días anteriores.*

- Supuesto de conducción mixta atípica:

- Dentro de una semana se realizan conducciones exentas y otras no:
 - **Sólo cuando se constaten conducciones sujetas al Reglamento 561** se podrá pedir justificación del período anterior.
 - Detectable sólo en Inspecciones en empresas. En carretera, si no se ha activado la tecla "out", la ausencia de datos se debe justificar con las correspondientes entradas manuales en el tacógrafo, y en caso que no sea posible, con el certificado de actividades. Hay que tener en cuenta que, dado que el conductor no tiene obligación de justificar ni los descansos diarios ni semanales, en un control en carretera es difícil comprobar si dos días de inactividad corresponden a actividades fuera de ámbito o a un descanso.

También estarán exentos del cumplimiento de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y sobre el uso del tacógrafo **los vehículos que lleven unidos de forma permanente máquinas o instrumentos**, tales como los destinados a grupos electrógenos, grúas de elevación, equipos de sondeo, etc., constituyendo dichas máquinas o instrumentos el uso exclusivo del vehículo, al no necesitar estar amparados por autorización de transporte, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 41.4 del ROTT.

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

2.1- Obligaciones del conductor cuando conduce un vehículo sujeto al Reglamento 561/2006.

El artículo 34 del Reglamento (UE) nº 165/2014 establece, entre otras cosas, que:

Los conductores utilizarán hojas de registro o tarjetas de conductor todos los días que conduzcan, a partir del momento en que se hagan cargo del vehículo.

- No se retirará la hoja de registro o tarjeta de conductor antes de que finalice el período de trabajo diario, excepto si se autoriza dicha retirada.
- No se podrá utilizar ninguna hoja de registro o tarjeta de conductor para un período más largo de lo previsto en ellas.



- Los conductores protegerán debidamente las hojas de registro o tarjetas de conductor, absteniéndose de utilizarlas si están sucias o deterioradas.
- Obligatoriedad de realizar anotaciones:
 - Cuando, como consecuencia de su alejamiento del vehículo, los conductores no puedan utilizar el aparato instalado en el mismo, los bloques de tiempos de disponibilidad, descanso y otros trabajos deberán consignarlos posteriormente.
 - Si el vehículo está provisto de un tacógrafo analógico, se anotarán en la hoja de registro a mano, automáticamente o por otro medio legible y sin ensuciar la hoja.
 - Si el vehículo está provisto de un tacógrafo digital, se introducirán en la tarjeta de conductor usando la función de entrada manual.

Estas anotaciones serán obligatorias si el alejamiento del vehículo se produce durante el período de trabajo diario del conductor. Esto es, durante el período de trabajo diario, los conductores deben dejar su disco diagrama o su tarjeta de conductor en el vehículo con el selector de actividad marcando la tarea que estén realizando. Sin embargo, existen ocasiones durante la jornada de trabajo, en las que los conductores tendrán que retirar el disco diagrama o su tarjeta (por ejemplo, si el vehículo tiene que usarlo otro conductor). Por lo tanto, serán necesarias las anotaciones o las entradas manuales para registrar todas sus actividades durante su jornada de trabajo, que no pueden anotarse directamente en la hoja de registro o en la tarjeta del conductor, dado que éstas no se encontraban en el tacógrafo cuando se realizaron dichas actividades. Esto significará que tienen que registrarse manualmente todas las actividades de otros trabajos, disponibilidad y pausas o pequeños descansos que formen parte de uno fraccionado, que se hayan producido con el disco o la tarjeta del conductor fuera del aparato de control dentro de su jornada de trabajo, pero no será necesario que registren los descansos diarios o semanales

Así mismo, el Reglamento 561/2006 establece cuando el conductor ha de realizar todo tipo de anotaciones. El punto 5, del artículo 6 obliga al conductor del vehículo a registrar, introduciéndose manualmente en una hoja de registro o en una impresión o utilizando los recursos manuales de introducción de datos del equipo de registro, los periodos siguientes:

- **«Otros trabajos»**, cualesquiera periodos según la letra e) del artículo 4 (cualquier actividad definida como tiempo de trabajo con arreglo al artículo 3, letra a), de la Directiva 2002/15/CE, salvo la conducción, **incluido cualquier trabajo** para el mismo u otro empresario **dentro o fuera del sector** del transporte), así como **cualquier período en que conduzca un vehículo utilizado para operaciones comerciales que no entren dentro del ámbito de aplicación** del Reglamento.
- **«Disponibilidad»** según se define el artículo 34, apartado 5, letra b), iii) del Reglamento (CEE) 165/2014, desde su último período de descanso diario o semanal.

Esto significa, que estos registros **sí afectan al cumplimiento** del Reglamento 561/2006. Aunque no se acumula conducción, estas actividades afectan a los periodos de descanso, tanto diario como semanal, ya que siempre se debe cumplir con lo dispuesto en las letras f), g) y h) del artículo 4 y el artículo 8 del referido Reglamento.



No obstante, en los casos que por razones técnicas, el registro posterior de las actividades del conductor no sea posible, en determinados tacógrafos digitales (por ejemplo en el caso de un tacógrafo digital de la 1ª generación) o parece una carga excesiva (por ejemplo porque un conductor ha estado realizando operaciones fuera de ámbito por un periodo largo de tiempo anterior a volver a conducir dentro de ámbito), el conductor puede utilizar el certificado de actividades normalizado establecido por la Decisión de la Comisión C(2009) 9895 para justificar la falta de registros en el tacógrafo marcando, en su caso, la casilla correspondiente.

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

Se distinguen tres supuestos:

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

Por ejemplo, un conductor que al principio de su jornada realiza un transporte escolar o de productores de menos de 50 kilómetros y a continuación una excursión. En este caso el conductor, cuando inicie la excursión deberá anotar, según se describe en 2.1, en el disco diagrama o en la tarjeta de conductor de tacógrafo, como “otros trabajos” el período de tiempo en que ha estado conduciendo el vehículo dedicado a transporte escolar o de productores.

- **2.2.3- El conductor conduce durante varias jornadas un vehículo no sujeto al Reglamento (CE) nº 561/2006 y en jornada posterior utiliza un vehículo que sí está incluido en su ámbito de aplicación.**

Además de la realización de los registros del artículo 6.5, introduciendo manualmente en una hoja de registro o en una impresión o utilizando los recursos manuales de introducción de datos del equipo de registro, y solo en el caso que esto no sea posible, el conductor podrá justificar las jornadas en las que ha efectuado conducciones en un vehículo excluido del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006, rellenando el certificado de actividades normalizado que, para este supuesto, se recoge en la Decisión de la Comisión de 12 de abril de 2007, modificada por Decisión de la Comisión de 14 de diciembre de 2009, adoptada en base al apartado 3 del artículo 11 de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. La utilización y cumplimentación del certificado de actividades, así como el modelo de certificado, se encuentran incluidos en el punto 2.3 siguiente.



Por ejemplo, un conductor que lunes, martes, miércoles y jueves efectúa servicios regulares de menos de 50 kilómetros y el viernes hace un servicio discrecional. En este supuesto, el viernes cuando esté realizando el servicio discrecional el conductor, en el caso que no sean posibles las anotaciones o registros manuales, podrá llevar un certificado de actividades de conductor en el que justifique debidamente que, durante el lunes, martes, miércoles y jueves, ha estado efectuando conducciones en un vehículo excluido del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006.

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

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

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

A. UTILIZACIÓN DEL CERTIFICADO DE ACTIVIDADES

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

- 1. “La principal fuente de información en los controles en carretera, la constituyen los datos registrados por el tacógrafo. La ausencia de datos solo debe justificarse cuando por razones objetivas haya sido imposible el registro de datos en el tacógrafo, incluida su introducción manual. En tales casos, puede emitirse una certificación por la empresa que confirme las razones en cuestión.**
- 2. “El impreso de certificación podrá utilizarse voluntariamente por la empresa si, por razones técnicas objetivas, los datos registrados por el tacógrafo no pueden demostrar que se han respetado las disposiciones del Reglamento (CE) nº 561/2006”.**

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

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

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



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

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

B. CUMPLIMENTACIÓN DEL CERTIFICADO DE ACTIVIDADES

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

La **realización** de un transporte **careciendo** del “certificado de actividades” en los casos para los que está previsto su utilización en la Decisión de la Comisión 2009/959/EU, de 14 de diciembre, **no es una infracción en sí misma**. Por tanto, la **infracción** se produce al no poderse justificar los tiempos que no se hayan podido registrar por el tacógrafo que demuestren el cumplimiento del Reglamento 561/2006. Esta carencia **supondrá** una **infracción muy grave**, tipificada en el **artículo 140.35** de la **LOTT**, consistente en la carencia de hojas de registro del tacógrafo, de la tarjeta de conductor o de los documentos impresos que exista obligación de llevar en el vehículo.

C. ADMISIÓN DEL CERTIFICADO ACTIVIDADES POR FAX

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

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



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

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

El certificado de actividades se puede descargar de la página del Ministerio de Fomento:

http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_TERRESTRE/IGT/desc/criterios_de_actuacion.htm

D. CASOS DE UTILIZACIÓN DE LAS CASILLAS DEL MODELO DE CERTIFICADO

D. 1 ESTUVO DE PERMISO O DESCANSO:

Según el Rº 561 se entiende por descanso “cualquier período ininterrumpido durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo”.

La **casilla nº 16 “estuvo de permiso o de descanso”** podrá utilizarse en una situación en que el conductor no haya participado en ninguna conducción, en ningún otro trabajo, o no haya estado disponible, no haya estado de baja por enfermedad ni de vacaciones, incluyendo por ejemplo también los casos de:



- desempleo parcial,
- huelgas o cierres patronales,
- nueva incorporación del conductor a la empresa, según D. 2 siguiente
- suspensión temporal del contrato,
- Trabajador parcialmente jubilado
- Trabajador contratado a tiempo parcial o para servicios esporádicos
- etc.

D. 2 CASO ESPECIAL DE NUEVA INCORPORACIÓN A LA EMPRESA

En un control en carretera el conductor tiene que justificar las actividades del día del control y de los 28 días anteriores. Una copia autenticada del contrato con la empresa puede servir para determinar la empresa a la que imputar una determinada infracción cometida por ese conductor, pero puede no servir para justificar las actividades del mismo en todo el período de control.

Ha de tenerse en cuenta que la empresa deberá conservar las hojas de registro y las impresiones y deberá facilitar una copia de las mismas a los conductores interesados que así lo soliciten. Las empresas también entregarán a los conductores interesados que así lo soliciten copias de los datos transferidos de las tarjetas de conductor y las versiones impresas de dichas copias.

En cuanto a la necesidad de expedir un certificado de actividades a un conductor para el primer día de trabajo en la empresa, hay que distinguir dos situaciones:

Si el conductor viene del paro, y si desea utilizar un certificado de actividades, se rellena la casilla 16 del Certificado Actividades “estado de permiso o descanso”.

Si el conductor procede de otra empresa en la que ha estado trabajando como tal:

- Si ha conducido un vehículo con tacógrafo analógico, y ha tenido que dejar los discos en la empresa antigua, deberá llevar una copia de los mismos.
- Si ha conducido un vehículo con tacógrafo digital, existirán registros en la tarjeta de conductor.
- Si es necesario justificar alguna carencia de datos en la tarjeta, o algún disco diagrama que cubra alguna jornada de conducción anterior al primer día de trabajo del conductor en su empresa, y si lo considera necesario, podrá utilizar un certificado de actividades marcando la casilla 16.

D. 3 CASO DE DESCANSO SEMANAL

El impreso o formulario de certificación **no será exigido** para las **actividades** que puedan ser **registradas por el tacógrafo**. La principal fuente de información en los controles en carretera la constituyen los datos registrados por el tacógrafo y la **ausencia de datos solo** podría justificarse con una certificación **si por razones objetivas ha sido imposible el registro de datos en el tacógrafo**, incluida su introducción manual.

No se exigirá ningún formulario en relación con los períodos de descanso ordinarios diarios o semanales.



D. 4 ESTUVO DISPONIBLE:

La casilla nº 19 “estuvo disponible” se utilizará para justificar toda situación en que se encuentre el conductor que pueda encuadrarse en la definición que de la misma da el artículo 3 b) de la Directiva 2002/15 de 11 de marzo. A título de ejemplo, la citada norma considera como tiempo de disponibilidad:

- los períodos en que el conductor acompaña un vehículo transportado en transbordador o en tren,
- los períodos de espera en frontera,
- los causados por prohibiciones para circular,
- en caso de conducción en equipo, el tiempo pasado junto al conductor o acostado en una litera.

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

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

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

Si el conductor presentara la tarjeta de conductor para justificar determinadas jornadas de trabajo en las cuales manifiesta haber estado utilizando un vehículo dotado de tacógrafo digital, **en ningún caso** estará obligado a presentar también impresiones obtenidas del propio aparato, salvo que se hubiera visto obligado a realizarlas por algún motivo de los indicados en el Reglamento (UE) nº 165/2014.

- b) Si el control se efectúa en un vehículo que lleva instalado un tacógrafo digital, el conductor presentará cuando se lo soliciten los agentes y siempre referido al día en curso y a los 28 días anteriores:
- la tarjeta de conductor,
 - los discos diagrama. Solamente en el supuesto en el que hubiese conducido un vehículo con tacógrafo analógico en ese período, y
 - los registros manuales e impresiones, si se hubiese visto obligado a efectuarlos en dicho lapso de tiempo.
 - en el caso de denuncias en la carretera, no se imprimirán las actividades del conductor mediante la utilidad del tacógrafo, estas actividades ya existen en el sistema de control.

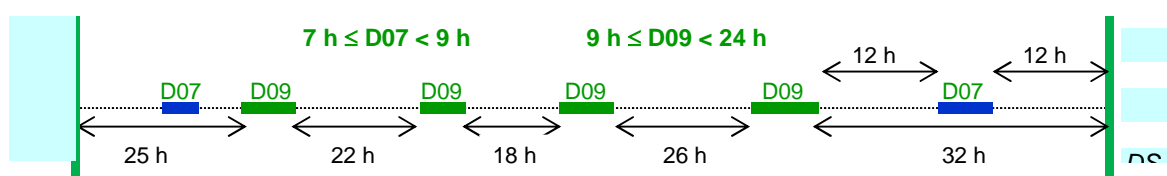


4.- Tiempos de conducción y descanso

4.1 Conducción diaria.

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

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



Para calcular las infracciones, será de aplicación, en cada caso, el baremo correspondiente, calculando los excesos de conducción sobre 10 o sobre 9 horas dependiendo de la conducción que le corresponda o haya elegido efectuar (9 horas diarias, pudiendo alcanzar 10 horas dos veces por semana). A estos efectos, un período de conducción diaria que se inicie al final de una semana y se extienda hasta el principio de la siguiente se considerará en principio en la semana en la que se inicia.

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

4.2 Conducción semanal.

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

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

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



4.3 Conducción bisemanal.

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

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

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

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

4.4 Interrupción a la conducción.

Tras un período de conducción de cuatro horas y media, el conductor hará una pausa ininterrumpida de al menos 45 minutos, a menos que tome un período de descanso.

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

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

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

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

- 1) Los apartados 1 y 2 del artículo 7 del Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, deben interpretarse en el sentido de que prohíben que los conductores incluidos en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento conduzcan de manera ininterrumpida durante más de cuatro horas y media. No obstante, cuando un conductor haya observado una **interrupción de cuarenta y cinco minutos, de una sola vez o mediante varias interrupciones de al menos quince minutos** situadas dentro de o al finalizar un período de cuatro horas y media, debe reiniciarse el cómputo previsto en el apartado 1 del artículo 7 del Reglamento, sin tener en cuenta el tiempo de conducción y las interrupciones anteriormente realizadas por dicho conductor.

El Reglamento 561/2006, presenta una pequeña variación al sustituir las interrupciones de al menos 15 minutos, por una primera de al menos 15 minutos y una segunda de al menos 30 minutos. El aplicar estrictamente la sentencia acarrea, en algún caso, que sea sancionado un conductor que descansa más que otro. El tema se ha intentado corregir al elegir la pausa más



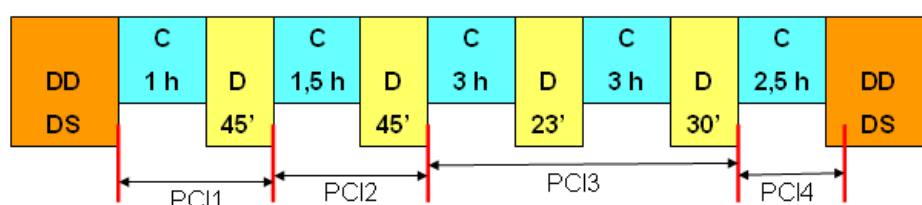
cercana a las 4 horas 30 minutos de conducción, obviamente siempre que no implique una infracción de exceso de conducción ininterrumpida.

La mecánica de examen de las posibles infracciones consiste en:

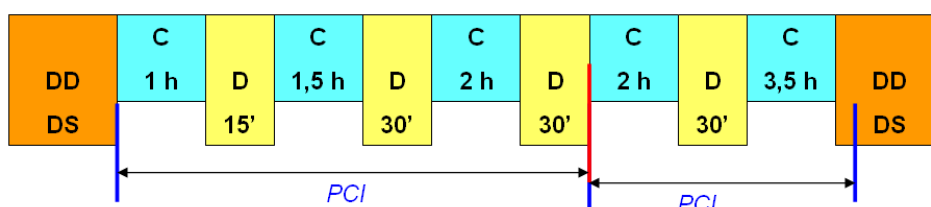
Todos los PCI COMIENZAN con la primera actividad de conducción, después de un DD, de un DS o de una pausa reglamentaria.

El periodo TERMINA si:

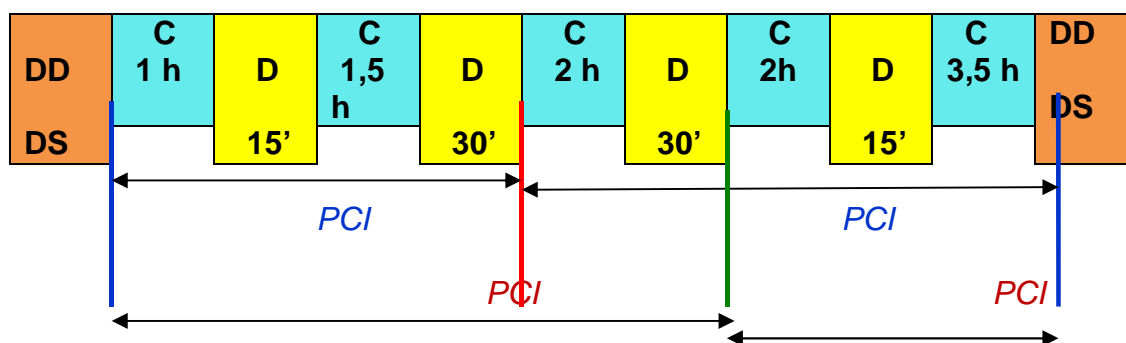
- Se encuentra una pausa de **45** minutos.



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



En este último caso, el resultado de aplicar estrictamente la sentencia no es el mismo que aplicar la corrección, pues aparecerían en el primer caso tres periodos pero en ninguno se apreciaría la existencia de una infracción.



Si en este ejemplo se sustituye el último descanso de 30 minutos por otro de 15 minutos, al aplicar estrictamente la sentencia se encontraría una infracción MG, pues conduce 7,5 h sin realizar la pausa reglamentaria. Si aplicamos la corrección, llevándola al segundo descanso de 30 minutos,



encontraríamos que se producen al final de 4,5 h de conducción. El segundo periodo representa la realización de la pausa reglamentaria después de una conducción ininterrumpida de 5,5 h, lo que produce la realización de una infracción G, que está más ajustada al Reglamento.

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

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

Los agentes de control pueden considerar que dichas infracciones son de naturaleza técnica o leve y decidir ofrecer asesoramiento en lugar de imponer una sanción.

Nota:

PCI: periodo de conducción ininterrumpida.

4.4.1 conducción ininterrumpida en Islas (RD 1082/2014)

Para aquellos casos en los que sea aplicable el Real Decreto 1082/2014, de 19 de diciembre, por el que se establecen especialidades para la aplicación de las normas sobre tiempos de conducción y descanso en el transporte por carretera desarrollado en islas cuya superficie no supere los 2.300 kilómetros cuadrados (BOE 12.01.15), las interrupciones a la conducción podrán hacerse según lo dispuesto en el artículo 2.c) de dicho Real decreto, es decir:

c) La pausa ininterrumpida a que hace referencia el primer párrafo del artículo 7 del Reglamento 561/06 podrá sustituirse por dos o tres pausas, de al menos quince minutos cada una, intercaladas en el periodo de conducción o situadas inmediatamente después del mismo.

4.5 Descanso diario

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

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

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

- Se miran todos los descansos diarios cuyos PDD **se inicien** entre dos descansos semanales consecutivos (es decir, descansos superiores a 24 horas).



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

Nota:

PDD: periodo de descanso diario
DDR: descanso diario reducido
DDN: descanso diario normal
DDF: descanso diario fraccionado

Para el análisis de **requerimientos de empresa** se mantiene únicamente la posibilidad de atenuar el descanso diario cuando se den las siguientes circunstancias:

Si se retrasa la realización del descanso diario de manera que se inicia en el período de las 24 horas pero se termina de realizar más allá de las 24 horas, y no hay exceso de conducción diaria en ese período:

- *Si el descanso dentro del período supone una infracción MG, se atenúa un grado (a Grave).*
- *Si el descanso dentro del período supone una infracción G, se atenúa un grado (a Leve).*
- *Si el descanso dentro del período supone una infracción L, no se atenúa.*

4.5.1 descanso diario en Islas (RD 1082/2014)

Para aquellos casos en los que sea aplicable el Real Decreto 1082/2014, de 19 de diciembre, por el que se establecen especialidades para la aplicación de las normas sobre tiempos de conducción y descanso en el transporte por carretera desarrollado en islas cuya superficie no supere los 2.300 kilómetros cuadrados (BOE 12.01.15), el descanso diario podrá hacerse según lo dispuesto en el artículo 2.a) del citado Real decreto, es decir:

a) El periodo de descanso diario normal, definido en el artículo 4 g) del Reglamento 561/06, se podrá tomar en dos o tres periodos separados, uno de los cuales no podrá ser inferior a ocho horas ininterrumpidas, sin que ninguno pueda ser inferior a una hora. En estos casos, la duración total del descanso será de al menos once horas. Asimismo, el periodo de descanso diario reducido, de al menos nueve horas pero inferior a once horas, se podrá tomar en dos períodos, si bien uno de ellos deberá ser de ocho horas ininterrumpidas y ninguno inferior a una hora.

4.6 Descanso semanal

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



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

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

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

V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D
S 1		Semana 2						Semana 3						Semana 4									
CD (≤ 9 h)	DSR 24 h - S1	CD (≤ 10 h)	CD (≤ 9 h)	CD (≤ 9 h)	CD (≤ 9 h)	DSN (≥ 45 h) - S2	CD (≤ 10 h)	CD (≤ 10 h)	CD (≤ 10 h)	CD (≤ 10 h)	CD (≤ 9 h)	CD (≤ 9 h)	DSR 24 h - S3	CD (≤ 9 h)	CD (= 2 h)	CD (≤ 9 h)	CD (≤ 9 h)	CD (≤ 10 h)	CD (≤ 9 h)	CD (≤ 9 h)	+ Compensaciones	DSN (≥ 45 h) - S2	
4 períodos de 24 horas			6 períodos de 24 horas						6 períodos de 24 horas														
Conducción semanal = 47 h						Conducción semanal = 43 h						Conducción semanal = 37 h											
Conducción Bisemanal = 90 h																							
						Conducción Bisemanal = 80 h																	

Según establece el Art.8.6 R^o 561/06, puede ser descanso semanal normal (DSN, 45 horas) o reducido (DSR, superior o igual a 24 horas e inferior a 45horas)

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

- Ej.: si se descansa 35 horas, habrá que recuperar 10 horas (= 45–15)
- Ej.: si se descansa 21 horas, habrá que recuperar 23 horas (= 45–21)

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

Con carácter general, siempre que se hace un descanso inferior a 45 horas, se considerará que en la semana siguiente deberá hacer un descanso normal para no incurrir en infracción.

Un descanso semanal **inferior a 24 horas se sancionará siempre**. Si bien habrá que tener en cuenta lo siguiente:



- Si le corresponde un DSN, la infracción siempre es MG, la sanción es de 2000€.
- Si es posible realizar un descanso semanal reducido, y se hace un descanso superior o igual a 16 horas e inferior a 24 horas y se recupera (sobre 45 horas), la infracción se calcula respecto de la minoración del descanso sobre 24 horas.

Ej: si se descansa 21 horas y se recuperan las 23 horas restantes, la infracción se calcula por la minoración de 3 horas del DSR. *(En este ejemplo, como ha recuperado, incurriría en una infracción grave correspondiéndole una sanción de 401 €. En el caso de que no lo hubiera recuperado, incurriría en una infracción MG y se sancionaría con 2000€)*

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

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

Nota:

DSN: descanso semanal normal

DSR: descanso semanal reducido

4.6.1 descanso semanal en Islas (RD 1082/14)

Para aquellos casos en los que sea aplicable el Real Decreto 1082/2014, de 19 de diciembre, por el que se establecen especialidades para la aplicación de las normas sobre tiempos de conducción y descanso en el transporte por carretera desarrollado en islas cuya superficie no supere los 2.300 kilómetros cuadrados (BOE 12.01.15), el descanso semanal podrá hacerse según lo dispuesto en el artículo 2.b) del citado Real decreto, es decir:

b) Podrán realizarse periodos de descansos semanales reducidos, definidos en el artículo 4.h) del Reglamento 561/2006, durante las tres semanas consecutivas a una en que se hubiese realizado un periodo de descanso semanal normal. Los descansos tomados como compensación por un periodo de descanso reducido, deberán tomarse antes de finalizar la cuarta semana siguiente a aquella en que se realizó el descanso, no teniendo que ir unidos a otro descanso.



4.7 Prelaciones:

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

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

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

FDD, falta de descanso diario

ECI, exceso de conducción ininterrumpida.

4.8 Atenuantes:

Se han eliminado los atenuantes, en su totalidad, en el análisis de la aplicación, para el caso de los dispositivos de mano (**TCMs...**). Por lo tanto, en el caso en que se aplique una de las atenuantes que se relacionan, atenuantes con su correspondiente código en el baremo en vigor, esta se realizará en la fase de instrucción del expediente sancionador, valorándose por los servicios de inspección correspondientes si ha lugar o no.

ATENUANTES DE INFRACCIÓN DE TACÓGRAFO

Se ha considerado la posibilidad de atenuar las siguientes infracciones:

- Inadecuado funcionamiento:
 - La utilización del tacógrafo sin haber realizado su calibrado o revisión periódica en los plazos y forma establecidos.
En periodo de alegaciones, se presenta el certificado de revisión periódica sin fallos y la calibración realizada.
 - La utilización del tacógrafo analógico careciendo de los precintos o placas preceptivos o de alguno de los datos obligatorios.
En la instrucción de la sanción se presenta un certificado de un taller autorizado conteniendo el resultado de la revisión sin alteración alguna del



tacógrafo. Contendrá que se ha repuesto la carencia que dio lugar a la denuncia.

- La utilización del tacógrafo digital careciendo de los precintos o placas preceptivos o de alguno de los datos obligatorios.
En la instrucción de la sanción se presenta un certificado de un taller autorizado conteniendo el resultado de la revisión sin alteración alguna del tacógrafo. Contendrá que se ha repuesto la carencia que dio lugar a la denuncia.

➤ Discos – Tarjetas de tacógrafo (MG a Grave):

- La carencia a bordo del vehículo de las hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso ya utilizadas o de los documentos de impresión que resulte obligatorio llevar, con independencia del tipo de tacógrafo, analógico o digital, que se esté utilizando.
En periodo de instrucción se aportan las hojas de registro y/o los documentos de impresión y del análisis conjunto de todos los datos no se detecta infracción.
- No llevar a bordo del vehículo la tarjeta de conductor, aunque se esté utilizando un tacógrafo analógico, cuando resulte necesaria para apreciar las condiciones de conducción durante el período anterior exigible.
En periodo de instrucción se aportan los registros de la tarjeta de conductor y del análisis conjunto de todos los datos no se detecta infracción.
- La utilización en el tacógrafo de hojas de registro o tarjetas de conductor que se encuentren manchadas o estropeadas de tal manera que impidan la lectura de los datos registrados.
En fase de instrucción se constata que la lectura de los datos registrados puede ser posible.
- La utilización de una misma hora de registro de los tiempos de conducción y descanso por un período de tiempo superior al que corresponda, cuando haya dado lugar a una superposición de registros que impida su lectura.
En fase de instrucción se constata que la lectura de los datos registrados puede ser posible.

➤ Discos – Tarjetas de tacógrafo (G a Leve):

- La utilización de hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso no homologadas o que resulten incompatibles con el tacógrafo utilizado.
En fase de instrucción se comprueba que los datos que han sido registrados son correctos no habiendo sido afectados.

4.9- Transporte de abejas:

El transporte trashumante de abejas, aquel que obliga a recorrer una zona geográfica con colmenas para ir colocándolas en localizaciones que les permita a las abejas realizar su labor colectora de polen a la vez que van realizando la polinización de las plantas, presenta unas peculiaridades relacionadas con el transporte de cortas distancias de las mismas a velocidades



muy bajas junto con transporte por carretera, también a velocidades que no pueden ser elevadas. Este transporte tiene que realizarse sin que se produzca estrés en las abejas que impliquen la muerte de las mismas.

En este sentido, al comprobar el cumplimiento del Reglamento 561/2006, nos podemos encontrar que se produzca un exceso de conducción diaria, y se haya efectuado parte del recorrido por pistas forestales a muy baja velocidad. Cuando el controlador se encuentre en este caso, debiera tener en cuenta, a la hora de denunciar, si el exceso de conducción es proporcional al tiempo recorrido por el vehículo por pistas forestales. Cuando el controlador haya denunciado al transportista, hará constar en el boletín que se trata de un transporte de abejas. Tal circunstancia se puede comprobar en el disco diagrama al quedar reflejada la mínima velocidad del vehículo, la escasa distancia recorrida y el excesivo tiempo utilizado en recorrerla. En el caso de tacógrafo digital esta circunstancia se podrá comprobar por la baja velocidad media del vehículo en el servicio de transporte de abejas que resultará de dividir la distancia recorrida por el tiempo utilizado.

Si el controlador en carretera ha denunciado la infracción, en el boletín de denuncia se concreta que se trata de un transporte de abejas, el instructor, de oficio y antes incoar el correspondiente expediente sancionador, debería aplicar tener en cuenta esta circunstancia. En el caso que no se indique en el boletín, tendrá que ser alegado por el denunciado en el expediente.

4.10- Inmovilizaciones.

Atendiendo a lo establecido en el artículo 143.4 de la LOTT se procederá a la inmovilización del vehículo, en un control en carretera, si se detecta entre otras alguna de las siguientes infracciones:

- a) Cuando sean detectadas durante su comisión en carretera infracciones que deben ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en el punto 10 (manipulación del tacógrafo) del artículo 140.
- b) Cuando se detecte durante su comisión en carretera el incumplimiento de los tiempos de conducción diaria o de los períodos obligatorios de pausa o descanso diario, salvo que la infracción deba reputarse leve y la distancia que todavía deba recorrer el vehículo para alcanzar su destino no sea superior a 30 kilómetros.

Estas inmovilizaciones no se llevarán a efecto cuando se detecten infracciones cometidas en jornadas anteriores al momento en que se efectúa el control.

Por ejemplo, si nos encontramos efectuando un control un jueves.

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

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



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

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

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

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

5.- Limitador de velocidad.

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

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

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

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

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

Dado que el resultado de la manipulación es registrar actividades de conducción como descanso, el examen de estos registros no mostrará ni falta de descanso ni exceso de conducción en el



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

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

Si se detectara por cualquier medio una manipulación en un tacógrafo digital se actuará conforme viene haciéndose hasta el momento, trasladando el vehículo al taller autorizado más cercano al punto en el que se esté realizando el control, acompañándose por los agentes, para verificar la manipulación y decretar la inmovilización hasta que se subsanen las causas que la motivaron y se remitirá copia del boletín de denuncia y del informe anexo, si lo hubiera, a la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, acompañándose en su caso de todos los documentos impresos contenidos en el Reglamento (UE) 165/2014 y Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión por el que se ejecuta el Reglamento anterior, del día de la intervención, al objeto de adoptar medidas ejemplarizantes contra las empresas infractoras así como mantener informada a la Comisión Europea, tal y como prescribe el R^o (CE) n^o 561/2006.

En el caso que el taller estuviera cerrado por ser el control en fin de semana y hubiera cumplido las 9 horas de descanso se determinará por el agente la actuación valorando si pudiera verse afectada la seguridad.

7.- Exigencia de tacógrafo digital.

7.1- El artículo 3 (Ámbito de aplicación) del Reglamento (UE) n^o 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, obliga a instalar y utilizar un tacógrafo a bordo de los vehículos matriculados en un Estado miembro que se destinen al transporte por carretera de viajeros o mercancías y estén incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n^o 561/2006. La obligatoriedad para estos dos países, Rumania y Bulgaria, se extiende a aquellos vehículos matriculados a partir de 1 de enero de 2007, según los periodos transitorios de sus tratados de adhesión. En el caso de Croacia, que acaba de acceder a la UE, los vehículos que se controlen en tráfico internacional, la fecha obligatoria para su instalación, coincidirá con la del AETR.

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



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

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

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

8.- Controles en un tacógrafo digital.

8.1- Quien debe efectuar los controles.

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

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

8.2- Tarjeta de control.

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

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

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



9.- Ausencia de tarjeta de conductor.

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

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

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

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

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

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

11.- Incidentes y fallos.

Debido a las modificaciones que se han ido produciendo que implican nuevos desarrollos del sistema del tacógrafo digital, se pueden producir incidentes y fallos, que aparecen al consultar el respectivo informe, sin que se puedan concretar muchas veces las causas que motivan esos incidentes y fallos que aparecen en los registros del tacógrafo.

Cuando éstos se hayan producido no significa que obligatoriamente estén motivados por una posible manipulación del tacógrafo. Se debe poner en conocimiento de las autoridades de transporte por carretera aquellas situaciones que pudieran conllevar presuntos fraudes o alteraciones de la información. En estos casos se imprimirán los documentos impresos de datos técnicos del vehículo, incidentes y fallos del tacógrafo, incidentes y fallos de la tarjeta de conductor y se remitirá a la Autoridad competente.



12.- Confiscación de tarjeta de conductor.

Cuando en la realización de un control se constate una tarjeta de tacógrafo falsificada, que se haya obtenido con declaraciones falsas o documentos falsificados o que esté siendo utilizada por un conductor que no es el titular, o que se encuentre sin validez administrativa, se denunciará el hecho y se retirará la tarjeta, la cual se adjuntará al boletín de denuncia para su remisión a la oficina provincial de transportes. En este caso se marcará en terminal de mano de la ATGC al levantar el correspondiente boletín de denuncia la casilla de “confiscación”

13.- Armonización de las actuaciones.

En aras a conseguir un mayor aprovechamiento de las prácticas de control en todo el territorio nacional sería conveniente que cualquier información que se considere de interés, cualquier duda que se presente en la realización de los controles o cualquier otra circunstancia que se considere relevante, sea remitida a esta Dirección General, al objeto de proceder a su procesamiento, análisis y posterior traslado de la resolución a todos los interesados. La información se enviará a través del representante o representantes de la Comunidad Autónoma en el “Grupo de Inspección” a la siguiente dirección de correo electrónico sjit@fomento.es

Madrid, 28 de julio de 2016