

Tiempos de **conducción** y **descanso** en el transporte de mercancías por carretera

Continental 
The Future in Motion



El neumático de alto kilometraje para operaciones regionales y de larga distancia: Continental ContiHybrid HT3 SR



- ▶ Desarrollado para el transporte de volquetes, alimentos o para la logística agrícola. Es un producto especialmente diseñado para países del sur de Europa donde el asfalto es más abrasivo y las condiciones de temperatura son mayores.
- ▶ Diseño de la banda de rodadura para asegurar el equilibrio entre kilometraje y robustez.
- ▶ Surcos que mejoran la resistencia ante cortes y desgarros.
- ▶ Diseño especial de los canales centrales que evita la retención de piedras y cuerpos extraños ayudando en su expulsión.

Regulación de los tiempos de conducción y descanso

Introducción. El **Reglamento (CE) 561/2006** establece las normas que regulan el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso de los conductores dedicados al transporte por carretera de mercancías y viajeros.

Esta regulación se aplica al transporte por carretera realizado por vehículos para el transporte de mercancías con una MMA, incluido remolque o semirremolque, que supere las 3,5 toneladas, y al transporte de viajeros con vehículos construidos o adaptados permanentemente para más de nueve personas incluido el conductor y destinados a este fin (la regulación en viajeros cuenta con algunas normas propias que no son tratadas en este resumen).

(N) A partir del 1 de julio de 2026, el Reglamento (CE) 561/2006 también se aplicará a los vehículos de mercancías con una MMA superior a 2,5 toneladas, incluido cualquier remolque o semirremolque, que realicen operaciones de transporte internacional o de cabotaje.

El Reglamento (CE) 561/2006 se aplica, independientemente del país de matriculación del vehículo, a los transportes por carretera que se efectúen exclusivamente dentro de la Unión Europea, y entre los países miembros de la UE y Suiza, Noruega, Islandia y Liechtenstein.

El Reglamento (CE) 561/2006 fija una serie de tipos de transporte que quedan eximidos de su cumplimiento, lista de exenciones que se completa en la normativa española con las contenidas en el **Real Decreto 640/2007**; estas exenciones no se tratan en este resumen.

El Reglamento (CE) 561/2006 ha sufrido varias modificaciones, a través del **Reglamento (CE) 1073/2009**, que solo afectó al transporte internacional de viajeros; del **Reglamento (UE) 165/2014**, que introdujo más tipos de transporte eximidos del cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso.

Por otra parte, el **Real Decreto 1082/2014**, estableció en España una aplicación específica de los tiempos de conducción y descanso en el transporte por carretera desarrollado en islas cuya superficie no supere los 2.300 kilómetros cuadrados, que no se trata en este resumen.

Por último, la modificación más reciente, que ha supuesto la introducción de cambios muy importantes, se ha adoptado a través del **Reglamento (UE) 2020/1054**. Publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea el 31 de julio 2020, entró en vigor el 20 de agosto de 2020. Las novedades introducidas por este reglamento están señaladas en este documento con el símbolo: **(N)**.

Tiempos de conducción

Conducción ininterrumpida / Pausa

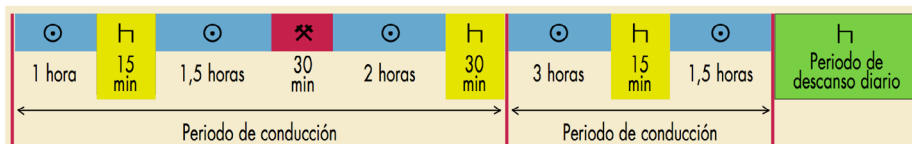
Definición ■ Una **pausa** es un periodo durante el cual el conductor no puede llevar a cabo ni conducción ni otros trabajos (como repostar gasóleo) y que es usado exclusivamente para su reposo.



Tras un periodo de **conducción de 4 horas y 30 minutos**, el conductor debe tomar una **pausa de al menos 45 minutos** a no ser que tome un periodo de descanso.

Si se toma una pausa de 45 minutos antes de alcanzar 4 horas y 30 minutos, igualmente empieza a continuación un nuevo periodo de conducción.





La pausa de al menos 45 minutos **puede reemplazarse** por una pausa de al menos **15 minutos** seguida por otra pausa de al menos **30 minutos**, siempre en este orden, tomando estas pausas dentro de un periodo de conducción de 4 horas y 30 minutos como máximo.



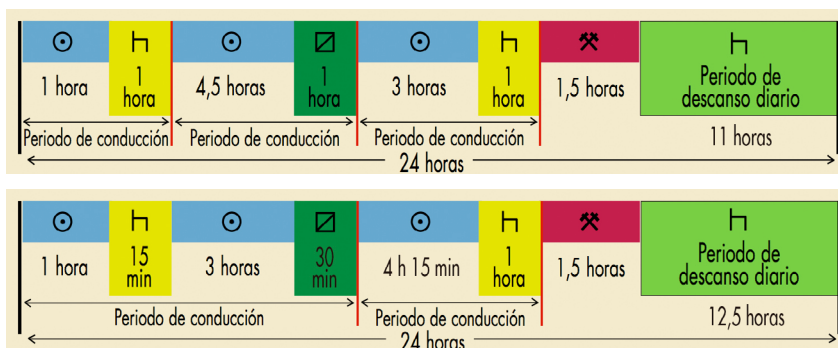
Aclaraciones

■ Las **pausas de menos de 15 minutos** no contribuyen a cumplir con la pausa reglamentaria, pero tampoco se contabilizan como parte de las 4 horas y 30 minutos de conducción.

■ Igualmente, la **realización de otros trabajos** ni interrumpe ni altera (no suma tiempo) la contabilización del tiempo de conducción; es decir, no se tiene en cuenta en la contabilización de las 4 horas y 30 minutos que obligan a hacer la pausa.

Leyenda:  Conducción  Pausa  Disponibilidad  Otros trabajos

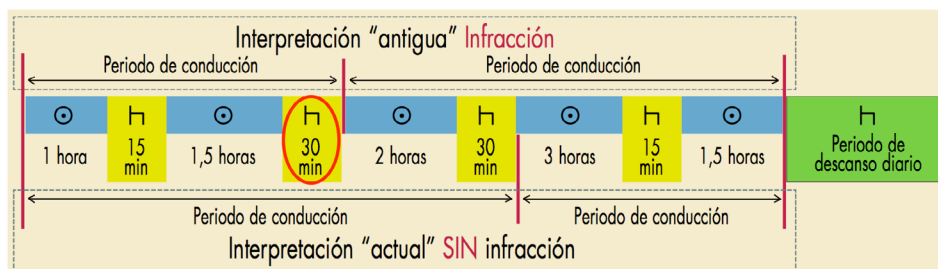
■ Estar en **disponibilidad** (p. ej., en las esperas de carga y descarga) es compatible con la realización de la pausa. Es decir, el tiempo de disponibilidad es válido para realizar las pausas obligatorias, siempre que sean de al menos 15, 30 o 45 minutos como mínimo.



Realización de varias pausas de 30 minutos dentro de 4 horas y 30 minutos de conducción

Cuando se efectúan **varias pausas de 30 minutos** dentro de 4 horas y 30 minutos de conducción, el **Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana** aplica una interpretación, recomendada desde las instituciones de la Unión Europea, sobre el inicio y finalización de la contabilización de los periodos de conducción en relación con la realización de las pausas obligatorias.

La interpretación que aplica el Ministerio de Fomento actualmente es que si **dentro de un bloque de conducción de 4 horas y 30 minutos** se realiza una pausa de 15 minutos y después **varias de 30 minutos**, se toma como referencia la pausa de 30 minutos que se haya efectuado más cerca del cumplimiento de las 4 horas y 30 minutos de conducción, sin sobrepasarlo, para hacer “borrón y cuenta nueva” e iniciar la contabilización del siguiente periodo de conducción de 4 horas y 30 minutos. Con esta interpretación, que no es uniforme en toda Europa, **se corrige la anomalía** según la cual un mayor número de pausas con una mala distribución conlleva una infracción.



En el ejemplo, con la interpretación actual, no se comete infracción; con la antigua interpretación, sí. Pero, cuidado, **el tacógrafo** sigue poniéndose a “cero” con la primera pausa de 30 minutos, es decir, **no aplica el mismo criterio**, lo que complica la aplicación práctica de esta interpretación.

Sanciones ■ Conducción ininterrumpida / Pausa

Importante: Realizar mal las pausas **NO tiene una sanción específica**, por lo que no hacer bien la pausa da lugar a una **infracción por conducción ininterrumpida**.

Cuando el periodo acumulado de conducción antes de realizar la pausa reglamentaria excede el tiempo permitido de 4 horas y 30 minutos:

	Infracción leve	De 4 horas y 30 minutos e inferior a 5 horas	100 euros / Inmovilización*
	Infracción grave	Igual o superior a 5 horas e inferior a 6 horas	401 euros / Inmovilización / Pérdida de honorabilidad Anexo I C (ver nota en la pág. siguiente)
	Infracción muy grave	Igual o superior a 6 horas - a 8 horas - a 10 horas	1.001 euros - 1.500 euros - 2.000 euros / Inmovilización / Pérdida de honorabilidad Anexo I B

NOTA: Se procederá a **inmovilizar** el vehículo si la infracción se ha cometido el mismo día que es detectada y faltan más de 30 km para llegar al destino.

Conducción diaria

Definición ■ El **tiempo diario de conducción** es el tiempo total de conducción acumulado entre el final de un periodo de descanso diario y el comienzo del siguiente periodo de descanso diario o entre un periodo de descanso diario y un periodo de descanso semanal.

El tiempo máximo de conducción diario es de **9 horas**; aunque puede incrementarse a **10 horas solo dos veces por semana**.



Aclaración

■ La semana empieza a las **00:00 horas del lunes** y termina a las **24:00 horas del domingo**. Por lo tanto, es posible conducir **10 horas cuatro días seguidos**: sábado y domingo de la semana 1 y lunes y martes de la semana 2, siempre y cuando se respetan los otros límites de las horas de conducción y descanso.

Sanciones ■ Conducción diaria

Cuando se excede el tiempo de conducción diario de 9 horas:

Infracción leve	Superior a 9 horas e inferior a 10 horas	100 euros / Inmovilización
Infracción grave	Igual o superior a 10 horas e inferior a 11 horas	401 euros / Inmovilización / Pérdida de honorabilidad Anexo I C
Infracción muy grave	Igual o superior a 11 horas - a 12h:30m - a 13h:30m	1.001 euros - 1.500 euros - 2.000 euros / Inmovilización / Pérdida de honorabilidad Anexo I B
Infracción muy grave	13h:30m o más sin hacer al menos una pausa de 4h:30m	4.001 euros / Inmovilización / Pérdida de honorabilidad Anexo I A

Cuando se excede el máximo tiempo de conducción diario permitido de 10 horas:

Infracción leve	Superior a 10 horas e inferior a 11 horas	100 euros / Inmovilización
Infracción grave	Igual o superior a 11 horas e inferior a 12 horas	401 euros / Inmovilización / Pérdida de honorabilidad Anexo I C
Infracción muy grave	Igual o superior a 12 horas - a 13h:30m - a 15 horas	1.001 euros - 1.500 euros - 2.000 euros / Inmovilización / Pérdida de honorabilidad Anexo I B
Infracción muy grave	15 horas o más sin hacer al menos una pausa de 4h:30m	4.001 euros / Inmovilización / Pérdida de honorabilidad Anexo I A

NOTA: La **pérdida de honorabilidad** supone la suspensión de la autorización de transporte de servicio público, ya que la honorabilidad es uno de los requisitos de obligado cumplimiento para poder ser titular de una autorización de transporte. Con la publicación el día 20 de febrero de 2019 en el BOE del Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, por el que se modifican el **Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT)** y otras normas de transporte, la sanción de la pérdida de honorabilidad dispone de un sistema sancionador muy detallado. Ordena las infracciones más graves en tres grupos, aplicando el criterio que ha impuesto obligatoriamente la Unión Europea a través del Reglamento (UE) 2016/403. Las infracciones, en función de su gravedad, se han repartido en el Anexo I del ROTT en tres grupos:

- En el **Anexo I A** están las infracciones cuya comisión dará lugar a la pérdida del requisito de honorabilidad.
- En el **Anexo I B** se han incluido las infracciones que afectan al factor "I" del Índice de Reiteración de Infracciones (IRI).
- En el **Anexo I C** se encuentran las infracciones que afectan al factor "I" del IRI.

En nuestro suplemento [Todas las novedades sobre el ROTT](#) se ofrece una explicación detallada sobre la pérdida de la honorabilidad.

N Importante: El Tribunal Supremo [ha anulado](#) el procedimiento fijado en el ROTT para la pérdida de la honorabilidad. Considera el Tribunal que el procedimiento administrativo establecido para imponer la sanción de la pérdida de honorabilidad no ofrece las suficientes garantías jurídicas. Esta sentencia supone que el Ministerio de Transportes tiene que redactar un nuevo procedimiento legal de pérdida de la honorabilidad que sea acorde a la sentencia del Supremo y a la norma comunitaria. Hasta que no se publique oficialmente, no se podrá sancionar con la pérdida de la honorabilidad.

Conducción semanal y bisemanal

Definición ■ El **tiempo semanal de conducción** es el tiempo total de conducción acumulado durante una semana.

La semana empieza a las 00:00 del lunes y termina a las 24:00 del domingo siguiente.

El **tiempo máximo de conducción semanal** entre las 00:00 horas de un lunes y las 24:00 horas del domingo es de **56 horas**, independientemente de cuando se tomen los descansos semanales.

El **tiempo máximo de conducción** cada dos semanas consecutivas, **conducción bisemanal**, es de **90 horas**.

La comprobación se hace siempre con la semana anterior y con la siguiente, es decir:

semana 1 + semana 2 = máximo 90 horas;

semana 2 + semana 3 = máximo 90 horas;

semana 3 + semana 4 = máx. 90 horas;

y así sucesivamente.



Aclaraciones

■ Aunque hagamos un descanso semanal desde el viernes al mediodía hasta el domingo a mediodía, las horas que conduzcamos el **domingo por la tarde** y hasta las 24:00 horas se siguen contabilizando dentro de esa semana y se suman con las realizadas desde las 00:00 del lunes para el **cómputo de las 56 horas** máximas de conducción semanal.

■ En los **tacógrafos digitales**, se toma como referencia la **hora UTC** (+1 hora en invierno, +2 horas en verano) para el cómputo de la conducción semanal y bisemanal.

Sanciones ■ Conducción semanal y bisemanal

Cuando se excede el tiempo de conducción semanal de 56 horas, se produce:

 Infracción leve	Más de 56 horas e inferior a 60 horas	100 euros
 Infracción grave	Igual o superior a 60 horas e inferior a 65 horas	401 euros / Pérdida de honorabilidad Anexo I C
 Infracción muy grave	Igual o mayor de 65 horas - de 67 horas - de 69 horas	1.001 euros - 1.500 euros - 2.000 euros / Pérdida de honorabilidad Anexo I B
 Infracción muy grave	Igual o mayor a 70 horas	4.001 euros / Inmovilización / Pérdida de honorabilidad Anexo I A

Cuando se excede el tiempo de conducción bisemanal de 90 horas, se produce:

 Infracción leve	Más de 90 horas e inferior a 100 horas	100 euros
 Infracción grave	Igual o superior a 100 horas e inferior a 105 horas	401 euros / Pérdida de honorabilidad Anexo I C
 Infracción muy grave	Igual o mayor de 105 horas - de 107h:30 m - de 110 horas	1.001 euros - 1.500 euros - 2.000 euros / Pérdida de honorabilidad Anexo I B
 Infracción muy grave	Igual o mayor a 112h:30m	4.001 euros / Inmovilización / Pérdida de honorabilidad Anexo I A

N Extensión de 1 hora o de 2 horas de la conducción diaria y semanal

Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera y únicamente en circunstancias excepcionales, el conductor podrá **superar el tiempo de conducción diario y el tiempo de conducción semanal en un máximo de 1 hora y retrasar el inicio del descanso** si de este modo consiguen llegar al centro de operaciones de la empresa o a su lugar de residencia si a continuación va a disfrutar:

- de un **período de descanso semanal reducido** (de al menos 24 horas); o,
- de un **descanso semanal normal** (de al menos 45 horas).

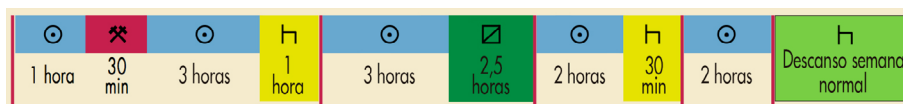
En las mismas condiciones, el conductor podrá **superar el tiempo de conducción diario y semanal en un máximo de dos horas**, siempre que tome **una pausa ininterrumpida de 30 minutos inmediatamente antes de la conducción adicional** para llegar al centro de operaciones de la empresa o a su lugar de residencia solo si va a disfrutar:

- de un **descanso semanal normal** (de al menos 45 horas).

El conductor, a más tardar al llegar a destino o a un punto de parada adecuado, deberá **señalar el motivo de la excepción manualmente**, en la hoja de registro si el vehículo lleva un tacógrafo de disco o en un documento impreso (ticket de impresión) si el vehículo lleva un tacógrafo digital o inteligente.



Ejemplo de una conducción adicional de 1 hora (hasta sumar 11 horas) en una jornada en la que el tiempo diario de conducción puede ser de 10 horas; esta situación es posible si el conductor no ha conducido 10 horas en dos días de esa semana.



La misma situación, pero la conducción adicional es de 2 horas (hasta sumar 11 horas) en una jornada en la que el tiempo diario de conducción "normal" solo podía ser de 9 horas, al haber efectuado previamente los dos días de 10 horas de conducción que se permiten en una semana.

Aclaraciones

- Se consideran **circunstancias excepcionales**: las circunstancias **repentinas que resultan inevitables y no se pueden prever** (condiciones meteorológicas, congestión del tráfico, retrasos en los puntos de carga y descarga, etc.), y que suponen que, **de forma inesperada**, sea imposible aplicar la totalidad de las disposiciones de los tiempos de conducción y descanso para llegar al centro de operaciones de la empresa o al lugar de residencia del conductor e iniciar el descanso semanal. Por lo tanto, tales circunstancias **no pueden invocarse de manera sistemática** para evitar el cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso.
- **Cualquier extensión del tiempo de conducción** realizado amparándose en estas excepciones **debe compensarse con un período de descanso equivalente** al tiempo extra conducido. Este descanso se tomará **en una sola vez** junto con cualquier período de descanso, **antes de que finalice la tercera semana siguiente** a la semana en la que se prolongó la conducción.
- Estas excepciones **permiten extender los tiempos de conducción diaria**: de 9 horas a 10 u 11 horas, y de 10 horas a 11 o 12 horas; y extender las 56 horas de conducción semanal a 57 o 58 horas. Además, se permite retrasar el inicio del descanso semanal. En cambio, **no se pueden superar las 90 horas de conducción bisemanal**; tampoco se permite realizar periodos de **conducción de más 4 horas y 30 minutos sin realizar las pausas** correspondientes.



Tiempos de descanso

Definición ■ El **tiempo de descanso** es cualquier periodo ininterrumpido en el que el conductor puede disponer libremente de su tiempo.

Cuando se reemprende la actividad después de un descanso semanal o diario, hay que completar un nuevo periodo de descanso diario antes de que transcurran 24 horas, contadas desde el final del descanso diario o semanal previo.



Descanso diario

Definiciones ■ Un **descanso diario normal** es un periodo de descanso de **11 horas o más**.

Alternativamente, se puede dividir un descanso diario normal en dos periodos: el primero de al menos 3 horas de descanso ininterrumpido, a cualquier hora del día, y el segundo de al menos 9 horas de descanso ininterrumpido, al final de la jornada, computando en total un mínimo total de 12 horas. En este caso se denomina **descanso diario fraccionado** y tiene la misma consideración que un descanso normal.



Un **descanso diario reducido** es un periodo de descanso de **al menos 9 horas continuadas**. Esta reducción solo se puede hacer **3 veces** en el periodo comprendido entre dos descansos semanales. Es decir, en el cómputo de los descansos reducidos **NO se tiene en cuenta el concepto de semana de 00:00 del lunes a 24:00 del domingo**.

Aclaraciones

- Ejemplo: si se inicia la actividad a las 6:00 horas del día 1, a las 6:00 horas del día 2 se debe haber completado:
 - o un descanso diario normal de 11 horas o más;
 - o un descanso diario normal fraccionado de 3+9 horas;
 - o un descanso diario reducido de al menos 9 horas (tiene esta posibilidad 3 veces entre dos descansos semanales).
- **No hay que compensar los descansos diarios reducidos.**
- El número de **descansos diarios reducidos** que se puede hacer entre dos descansos semanales **siempre es 3**, independientemente del número de días que transcurran entre dos descansos semanales consecutivos. Se considera descanso semanal cualquier periodo de descanso superior a 24 horas.

S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V
SEMANA 1		SEMANA 2							SEMANA 3							SEMANA 4				
Descanso semanal normal más de 45 horas		Descanso diario normal 11 horas		Descanso diario reducido 9 horas		Descanso diario reducido 9 horas		Descanso diario normal 11 horas		Descanso diario normal 11 horas		Descanso diario normal 11 horas		Descanso diario normal 11 horas		Descanso diario reducido 9 horas		Descanso diario reducido 9 horas		Descanso diario reducido 9 horas
Jornada de 15 horas		Jornada de 15 horas		Jornada de 13 horas		Jornada de 13 horas		Jornada de 15 horas		Jornada de 15 horas		Jornada de 13 horas		Jornada de 13 horas		Jornada de 15 horas		Jornada de 15 horas		Jornada de 13 horas
Descanso semanal reducido de 34 horas		Permite recuperar las 11 horas del descanso semanal reducido de la semana 2		Descanso semanal normal de 80 horas		Permite recuperar las 11 horas del descanso semanal reducido de la semana 2		Descanso diario normal 11 horas		Descanso diario normal 11 horas		Descanso diario normal 11 horas		Descanso diario normal 11 horas		Descanso diario reducido 9 horas		Descanso diario reducido 9 horas		Descanso diario reducido 9 horas

NOTA: Las jornadas de 15/13 horas hacen referencia al tiempo máximo que el conductor tiene entre dos descansos diarios o entre un descanso semanal y un descanso diario para conducir ⊙, efectuar las pausas correspondientes H, realizar otros trabajos ⊠ y estar en disponibilidad ⊗.

Importante: Si no se hace un descanso de **al menos 7 horas**, la inspección de transporte puede interpretar que **no se ha realizado el descanso diario** y se siguen **sumando las horas de conducción** como si todas se hubieran realizado **en una misma jornada**. En el siguiente ejemplo, un descanso diario incompleto de 6 horas genera un período de conducción de 17 horas y 30 min.



Sanciones ■ Descanso diario normal

Cuando un periodo de **descanso diario normal de 11 horas** se **minora** (es decir, se reduce), si no se puede hacer un descanso diario reducido:

Inf. leve	Igual o superior a 10 horas e inferior a 11 horas	100 euros / Inmovilización
Inf. grave*	Igual o superior a 8h:30m e inferior a 10 horas	401 euros / Inmov. / Pérdida de honorabilidad Anexo I C <i>*Atenuada: 100 euros / Pérdida de honorabilidad Anexo I C</i>
Inf. muy grave*	Igual o superior a 6 horas e inferior a 8h:30m - Igual o superior a 4h:30m e inferior a 6 horas - Menos de 4h:30m	1.001 euros - 1.500 euros - 2.000 euros / Inmovilización / Pérdida de honorabilidad Anexo I B <i>*Atenuada: 401 euros - 500 euros - 600 euros / Pérdida de honorabilidad Anexo I B</i>

***Importante:** Reducción de un grado de la sanción por **minorar el descanso diario**.

En España, la inspección de transporte aplica un **atenuante** si el conductor comete un **infracción grave o muy grave** por no completar su **descanso diario (normal, fraccionado, reducido, en conducción en equipo) dentro de las 24 horas siguientes** al inicio de sus actividades, pero descansa las horas necesarias para completar su descanso diario. Por ejemplo, inicia la actividad a las 8:00 horas, por lo tanto, para hacer un descanso diario normal de 11 horas, tendría que empezar el descanso a las 21:00 horas.

En cambio, empieza su descanso a las 23:00 horas, por lo que solo realiza 9 horas dentro del periodo de 24 horas que marca la normativa, que en este caso finalizaba a las 8:00 del día siguiente. Ha cometido un **infracción grave**.

Sin embargo, si prolonga su descanso diario hasta completar las 11 horas reglamentarias e inicia la actividad a las 10:00 horas, en lugar de sancionarse con 401 euros / Pérdida de la honorabilidad Anexo I B, se sanciona con 100 euros / Pérdida de la honorabilidad I C.

Se aplica **atenuante** en las infracciones graves y muy graves, **las leves no tienen atenuante**.



Cuando se **minora el periodo de 9 horas de un descanso diario fraccionado**, un periodo de descanso diario **reducido de 9 horas** o un **descanso diario de conducción en equipo**:

Inf. leve	Igual o superior a 8 horas e inferior a 9 horas	100 euros / Inmovilización
Inf. grave	Igual o superior a 7 horas e inferior a 8 horas	401 euros / Inmov. / Pérdida de honorabilidad Anexo I C <i>Atenuada: 100 euros / Pérdida de honorabilidad Anexo I C</i>
Inf. muy grave	Igual o superior a 6 horas e inferior a 7 horas - Igual o superior a 4h:30m e inferior a 6 horas - Menos de 4h:30m	1.001 euros - 1.500 euros - 2.000 euros / Inmovilización / Pérdida de honorabilidad Anexo I B <i>Atenuada: 401 euros - 500 euros - 600 euros / Pérdida de honorabilidad Anexo I B</i>

Descanso semanal

Definiciones ■ Un *descanso semanal* es el periodo semanal durante el cual el conductor puede disponer libremente de su tiempo. El *descanso semanal normal* es un periodo de **al menos 45 horas** de descanso consecutivas. El *descanso semanal reducido* es un periodo de descanso de **al menos 24 horas e inferior a 45 horas** de duración.

El conductor debe comenzar un nuevo periodo de *descanso semanal* antes del final del sexto periodo consecutivo de 24 horas, 144 horas, desde el fin del último periodo de *descanso semanal* (6 jornadas x 24 horas = 144 horas).

S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D
Semana 1				Semana 2				Semana 3				Semana 4										
Periodo de descanso semanal reducido (semana 1)	Conducción 10 horas	Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Periodo de descanso semanal (semana 2)	Conducción 10 horas	Conducción 10 horas	Conducción 10 horas	Conducción 10 horas	Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Periodo de descanso semanal reducido (semana 3)	Conducción 3 horas	Conducción 2 horas	Conducción 9 horas	Conducción 10 horas	Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Periodo de descanso semanal (semana 4)	Conducción 9 horas	Y compensación por el periodo de descanso semanal reducido
4 periodos de 24 horas		6 periodos de 24 horas						6 periodos de 24 horas			A partir de la semana 1											
Tiempo semanal conducción: 47 horas				Tiempo semanal conducción: 43 horas				Tiempo semanal conducción: 37 horas														
Tiempo de conducción en dos semanas: 90 horas												Tiempo de conducción en dos semanas: 80 horas										

Aclaraciones

■ Un **descanso semanal reducido debe compensarse**. La reducción del descanso se compensará tomando un **único descanso equivalente a las horas que falten hasta completar las 45 horas de un descanso semanal normal**, sumando dichas horas a otro período de descanso, de al menos 9 horas. Esta compensación se tiene que hacer **antes de que finalice la tercera semana siguiente** a la que se realizó el descanso reducido.

■ Se puede tomar un segundo descanso reducido sin haber compensado uno anterior.

■ En el transcurso de **dos semanas consecutivas** un conductor debe tomar obligatoriamente al menos:

- 2 **descansos semanales normales**, o
- 1 **descanso semanal normal y un descanso semanal reducido**.

No se pueden tomar dos descansos semanales reducidos en semanas consecutivas. Aunque nada impide que se realicen varios descansos semanales adicionales de cualquier tipo en dos semanas consecutivas, pues el requisito anterior solo recoge los mínimos.

■ Un periodo de **descanso semanal** que se encuentra **entre dos semanas** puede computarse a una u otra pero no en ambas. **Salvo que el período de descanso sea de un mínimo de 69 horas (45+24)**. Entonces **podrá dividirse en dos períodos** de descanso semanal diferentes y adjudicar un descanso semanal independiente a cada una de las semanas fijas.

S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J
Sem. 1				Semana 2				Semana 3				Semana 4							
Trabajo / Conducción	Descanso semanal red. (sem. 1)	Trabajo / Conducción	Trabajo / Conducción	Trabajo / Conducción	Trabajo / Conducción	Trabajo / Conducción	Trabajo / Conducción	Descanso semanal (semana 2)	Trabajo / Conducción	Trabajo / Conducción	Trabajo / Conducción	Trabajo / Conducción	Trabajo / Conducción	Trabajo / Conducción	Trabajo / Conducción	Descanso semanal red. (sem. 4)	Trabajo / Conducción	Trabajo / Conducción	Trabajo / Conducción
6 periodos de 24 horas						6 periodos de 24 horas			INCORRECTO				6 periodos de 24 horas						

S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J
Sem. 1				Semana 2				Semana 3				Semana 4							
Descanso semanal (semana 1)	Trabajo / Conducción	Trabajo / Conducción	Trabajo / Conducción	Trabajo / Conducción	Trabajo / Conducción	Trabajo / Conducción	Trabajo / Conducción	Descanso semanal (semana 2)	Trabajo / Conducción	Trabajo / Conducción	Trabajo / Conducción	Trabajo / Conducción	Trabajo / Conducción	Trabajo / Conducción	Trabajo / Conducción	Descanso semanal red. (sem. 3)	Trabajo / Conducción	Trabajo / Conducción	Trabajo / Conducción
6 periodos de 24 horas						5 periodos de 24 horas			CORRECTO				6 periodos de 24 horas						

Sanciones ■ Descanso semanal normal y reducido

Las sanciones por minorar un **descanso semanal normal** son:

Inf. leve	Igual o superior a 42 horas e inferior a 45 horas	100 euros
Inf. grave	Igual o superior a 36 horas e inferior a 42 horas	401 euros / Pérdida de honorabilidad Anexo I C
Inf. muy grave	Igual o superior a 30 horas e inferior a 36 horas - Igual o superior a 24 horas e inferior a 30 horas - Menos de 24 horas	1.001 euros - 1.500 euros - 2.000 euros / Pérdida de honorabilidad Anexo I B
Inf. muy grave*	Descanso igual o superior a 45 horas realizado en el vehículo*	2.000 euros / Pérdida de honorabilidad Anexo I B

Importante: No se puede utilizar la cabina del vehículo para realizar el descanso semanal normal.

Con la publicación el día 20 de febrero de 2019 en el BOE del Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, por el que se modifican el **Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres** y otras normas de transporte (ROTT), se incorporó a la normativa de transporte española el contenido de la sentencia del 20 de diciembre de 2017 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en la que se establecía que sólo los periodos de descanso diarios y los periodos de descanso semanales reducidos pueden ser tomados por el transportista a bordo del camión. Por lo tanto, indirectamente, se prohibió que el conductor utilice la cabina para efectuar el descanso semanal normal.



ⓘ Ahora, tras la entrada en vigor del Reglamento (UE) 2020/1054, se ha incluido en el Reglamento (CE) 561/2006 un nuevo apartado en el que la prohibición es directa. Se especifica que **no podrán tomarse en un vehículo los períodos de descanso semanal normal ni cualquier período de descanso semanal de más de 45 horas** que se tome como **compensación de períodos de descanso semanal reducidos** previos. Deberán tomarse en un alojamiento apropiado y adaptado para ambos sexos que disponga de instalaciones sanitarias y para dormir adecuadas.

Las sanciones por minorar un **descanso semanal reducido** son:

Inf. leve	Igual o superior a 22 horas e inferior a 24 horas	100 euros
Inf. grave	Igual o superior a 20 horas e inferior a 22 horas	401 euros / Pérdida de honorabilidad Anexo I C
Inf. muy grave	Igual o superior a 18 horas e inferior a 20 horas - Igual o superior a 16 horas e inferior a 18 horas - Menos de 16 horas	1.001 euros - 1.500 euros - 2.000 euros / Pérdida de honorabilidad Anexo I B

Cuando se **inicia un descanso semanal superando los seis periodos consecutivos de 24** después del descanso semanal anterior:

Inf. leve	Superación menor a 3 horas	100 euros
Inf. grave	Superación igual o superior a 3 horas e inferior a 7h:30m - Superación igual o superior a 7h:30m e inferior a 12 horas	801 euros - 1.000 euros / Pérdida de honorabilidad Anexo I C
Inf. muy grave	Superación igual o superior a 12 horas e inferior a 18 horas - Superación igual o superior a 18 horas e inferior a 24 horas - Superación igual o superior a 24 horas	2.001 euros - 3.000 euros - 4.000 euros / Pérdida de honorabilidad Anexo I B

N Realización de los descansos semanales en el transporte internacional

Posibilidad de realizar dos descansos semanales reducidos

El conductor que se dedique al transporte internacional de mercancías podrá tomar **dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos fuera del Estado miembro de establecimiento de la empresa**, siempre que:

- el descanso semanal previo sea un descanso semanal normal de al menos 45 horas;
- el período de descanso semanal siguiente a los dos descansos semanales reducidos tiene que ser un descanso semanal normal de al menos 45 horas que tiene ir precedido de un período de descanso tomado como compensación de los dos períodos de descanso semanales reducidos tomados en las semana previas; y,
- este periodo de descanso (al menos 45 horas más las horas necesarias para compensar los descansos semanales reducidos previos) lo debe tomar en el **centro de operaciones de la empresa** en el que normalmente tiene su base el conductor **o en su lugar de residencia**.

S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	
Semana 1		Semana 2						Semana 3						Semana 4									
Descanso semanal normal de al menos 45 horas		Conducción / Trabajo		Conducción / Trabajo		Conducción / Trabajo		Conducción / Trabajo		Conducción / Trabajo		Conducción / Trabajo		Conducción / Trabajo		Conducción / Trabajo		Conducción / Trabajo		Conducción / Trabajo		Descanso semanal de al menos 63 horas: 45 horas descanso semanal + 5 horas compensación semana 2 + 13 horas compensación semana 3	
						Descanso semanal reducido de 40 horas		Conducción / Trabajo		Conducción / Trabajo		Conducción / Trabajo		Conducción / Trabajo		Conducción / Trabajo		Conducción / Trabajo		Conducción / Trabajo			
								Descanso semanal reducido de 32 horas		Conducción / Trabajo		Conducción / Trabajo		Conducción / Trabajo		Conducción / Trabajo		Conducción / Trabajo		Conducción / Trabajo			

Aclaraciones

- Se considera que un conductor se dedica al transporte internacional si **inicia los dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos fuera del Estado miembro** de establecimiento de la empresa y fuera del lugar de residencia del conductor.
- La compensación de las horas de los descansos semanales reducidos tiene que hacerse obligatoriamente antes del tercer descanso semanal, que debe ser de al menos 45 horas: **no se pueden compensar añadiéndolas a algún descanso diario**.

Retorno cada cuatro semanas

Por otra parte, un conductor que se dedique al transporte internacional, tanto si se toma descansos semanales normales como si alterna la realización de descansos semanales normales y reducidos, **en cada período de cuatro semanas consecutivas** deben regresar al **centro de operaciones de la empresa** en el que normalmente tiene su base el conductor **o regresar al lugar de residencia del conductor**, para disfrutar al menos de **un período de descanso semanal normal o de un período de descanso semanal de más de 45 horas**, al añadir al descanso semanal las horas necesarias para compensar un período de descanso semanal reducido.



Situaciones especiales

Trayectos que incluyen el traslado del vehículo en un ferry o en tren

En los trayectos que incluyen el traslado del vehículo en un ferry o en tren:

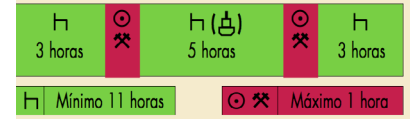
- el **descanso diario normal**, tanto un descanso continuo de 11 horas como uno fraccionado de 3+9 horas; o,
- el **descanso semanal reducido** **(N)**

podrá ser **interrumpido dos veces** como máximo, para llevar a cabo otras actividades, incluida la conducción (subir y bajar el camión del ferry o el tren), interrupciones que **no pueden exceder en total de 1 hora**.

Durante el período de descanso, el conductor deberá tener **acceso a una cabina para dormir, cama o litera** en el barco o el tren.

(N) Esta excepción solo se aplicará respecto a los **períodos de descanso semanal normal**, si:

- la duración prevista del **viaje es de por lo menos 8 horas**; y,
- el conductor tiene **acceso a una cabina para dormir**.



Aclaraciones

■ **No está permitida** la realización de un **descanso diario reducido** en un trayecto en ferry o tren.



■ El tiempo empleado en subir/bajar el vehículo del tren/ferry no afecta a la conducción diaria, pero sí **hay que sumarlo a las horas de conducción semanal**. Y este tiempo no dará lugar a una reducción del período de descanso.

Viaje en ferry o tren para hacerse cargo de un vehículo

Cualquier tiempo utilizado en viajar a un lugar para hacerse cargo de un vehículo obligado a llevar tacógrafo, o en volver de ese lugar, cuando el vehículo no se encuentre ni en el domicilio del conductor ni en el centro de operaciones del empleador en que tenga su base normalmente el conductor, **se considerará como descanso o pausa si el conductor se encuentra en un ferry o tren y tiene acceso a una cabina para dormir, cama o litera**. Se considerará como «**otro trabajo**» el tiempo utilizado por un conductor en conducir un vehículo no obligado a llevar tacógrafo hasta o desde un vehículo que sí debe llevar tacógrafo, cuando este último vehículo no se encuentre ni en el domicilio del conductor ni en el centro de operaciones de la empresa en que tenga su base normalmente el conductor.

Conducción en equipo

Es la situación en la que durante cualquier período de conducción hay **al menos dos conductores en el vehículo** que participan 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. En este caso, los conductores deberán haberse tomado un nuevo período de **descanso diario de al menos 9 horas** en el **espacio de 30 horas** desde el final de su período de descanso diario o semanal anterior.



(N) En el Reglamento (UE) 2020/1054 se especifica que un conductor (segundo conductor) que participe en la conducción en equipo **podrá hacer una pausa de 45 minutos** en un vehículo conducido por otro conductor, a condición de que no se dedique a asistir a este último.

Esta pausa tomada en un vehículo en movimiento deberá ser una pausa de solo 45 minutos, tomada de una sola vez. **El tiempo restante pasado junto al conductor que realmente conduce el vehículo debe registrarse como período de disponibilidad**.

