

Tiempos de conducción y descanso

en el transporte de mercancías por carretera

Junio 2022

Continental 
The Future in Motion



Solo los mejores van más allá.

La gama de neumáticos **ContiHybrid** redefine el transporte regional. Su potente rendimiento en carreteras sinuosas y en pendiente, junto con su alta capacidad de adaptación a rutas de larga distancia garantizan un excelente kilometraje, así como un mínimo consumo de combustible. Kilómetro tras kilómetro.



El neumático
de alto kilometraje

Regulación de los tiempos de conducción y descanso

El Reglamento (CE) 561/2006 y otros normas aplicables

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.

Modificaciones. Desde su publicación en el año 2006, el Reglamento (CE) 561/2006 ha sufrido varias modificaciones:

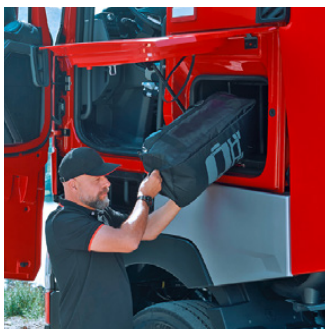
- El **Reglamento (CE) 1073/2009** se introdujeron cambios que solo afectaron al transporte internacional de viajeros.
- El **Reglamento (UE) 165/2014** se añadieron más tipos de transporte eximidos del cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso.
- El **Reglamento (UE) 2020/1054** es la modificación más reciente y ha supuesto la introducción de cambios muy importantes. Publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea el 31 de julio 2020, entró en vigor el 20 de agosto de 2020.

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. El contenido de este Real Decreto no se trata en este cuadernillo.

Aplicación. El Reglamento (CE) 561/2006 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 cuadernillo.

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.

Para la correcta aplicación del Reglamento (CE) 561/2006 hay que tener en cuenta otras normas, como el Reglamento (UE) 165/2014 y la **Directiva 2002/15/CE** relativa a la ordenación



del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera, traspuesta al ordenamiento jurídico español por el **Real Decreto 1561/1995**, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo de los trabajadores por cuenta ajena, modificado específicamente para el sector por el Real Decreto 902/2007, de 6 de julio. Recibió una nueva modificación con la publicación del Real Decreto 1635/2011. Por otra parte, el **Real Decreto 128/2013**, de 22 de febrero,

regula el tiempo de trabajo de los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera.

Pendiente de aplicación. 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.

Exenciones. 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**.

Exenciones incluidas en el Reglamento (CE) 561/2006

- Vehículos o conjuntos de vehículos con una MMA 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, o en la entrega de mercancías producidas artesanalmente, en un radio de 100 kilómetros desde el centro de operaciones de la empresa, y si la conducción del vehículo no constituya la actividad principal del conductor y el transporte no se realice por cuenta ajena.
- Vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 km/hora.
- 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, en transportes relacionados con las funciones propias encomendada a estos cuerpos y bajo su responsabilidad.
- Vehículos, incluidos los vehículos utilizados para el transporte no comercial de ayuda humanitaria, utilizados en casos de urgencia o destinados a operaciones de salvamento.
- Vehículos especiales utilizados con fines médicos.
- Vehículos especializados en la reparación de averías cuyo radio de acción sea de 100 kilómetros, medido en línea recta, alrededor de su centro de explotación; 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. Según una sentencia del Tribunal de Justicia de la UE, de





21 de mayo de 1987, “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. Se permitirá que lleven todo tipo de vehículos, así como otras mercancías, en cumplimiento de la sentencia citada.

- Vehículos que se sometan a pruebas en carretera con fines de mejora técnica, reparación o conservación y vehículos nuevos o transformados que aún no estén en circulación.
- Vehículos o conjuntos de vehículos de hasta 7,5 toneladas de MMA utilizados para el transporte no comercial de mercancías.
- Vehículos comerciales 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.

Exenciones en el Real Decreto 640/2007

El artículo 13 del Reglamento 561/2006 permite que en su territorio, cada país miembro, establezca otras excepciones a la instalación y uso del tacógrafo y el cumplimiento del Reglamento (CE) 561/2006. En la legislación española estas excepciones están recogidas en el Real Decreto 640/2007, y son las siguientes:

- Transportes oficiales, según la definición de la LOTT.
- Transportes de envíos postales en el marco del servicio postal universal, en vehículos o conjunto de vehículos cuya MMA no sea superior a 7,5 toneladas, el transporte sea 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.
- 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.

La validez del Certificado de actividades

El Certificado de actividades se estableció en el año 2009 como un documento válido para justificar la realización por parte del conductor de una serie de actividades que no hubieran sido registradas directamente en el tacógrafo.

Sin embargo, las modificaciones introducidas por el Reglamento 1054/2020, tanto en el Reglamento 165/2014 del tacógrafo como en el Reglamento 561/2006, hacen innecesaria la utilización del certificado de actividades, ya que todos los conceptos susceptibles de ser registrados en el Certificado de actividades (baja por enfermedad, vacaciones, otros trabajos, disponibilidad,...) han de registrarse obligatoriamente en y por el tacógrafo, sea analógico o digital, y su no anotación constituye una infracción.

- Transportes con vehículos dedicados a la recogida y eliminación de residuos domésticos a domicilio, íntegramente comprendidos en un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo. Se consideran “residuos domésticos” los generados en los hogares como consecuencia de las actividades domésticas y los similares a los anteriores generados en servicios e industrias. También se incluyen 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. Tienen también esta consideración 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. Única y exclusivamente en el ámbito del transporte (no en la normativa sobre tratamiento de residuos), los residuos comerciales similares a todos los citados se encontrarán también incluidos ya que estos residuos son los mismos y, obviamente, no se realizan recogidas diferenciadas dependiendo de un origen o de otro. Así que a la hora de la aplicación de esta excepción, bastará con probar que se transportan estos residuos. Por otra parte, no hay que

olvidar que si realiza exclusivamente la recogida de basura a domicilio no se le aplica el límite de los 50 kilómetros.

- 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.
- 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.
- Transportes de recogida de leche en las granjas o el transporte de recipientes de leche o productos lácteos destinados a la alimentación de ganado, siempre que se desarrollen íntegramente en un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación del titular o arrendatario del vehículo.
- 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.
- Transportes de carácter privado complementario de material de circo y atracciones de feria realizados en vehículos especialmente acondicionados para ello.
- 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.
- Transportes de fondos u objetos de valor en vehículos especialmente acondicionados y equipados para ello.
- 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.
- Transportes de mercancías realizados mediante vehículos propulsados por electricidad o gas natural o licuado, cuya MMA incluidos 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.

Exenciones sin fecha

Con la publicación del Reglamento (UE) 2020/1054 se añadieron **tres nuevas excepciones, que no serán aplicables en España mientras no se modifique en ese sentido el Real Decreto 640/2007**. Son las siguientes:

- Vehículos que operen exclusivamente en islas o regiones aisladas del resto del territorio nacional con una superficie no superior a 2.300 kilómetros cuadrados y que no estén conectadas al resto del territorio nacional por un puente, vado o túnel abierto a los vehículos de motor, ni linden con ningún otro Estado miembro.
- Vehículos o conjuntos de vehículos que transporten maquinaria de construcción para una empresa de construcción dentro de un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de operaciones de la empresa, siempre que la conducción de los vehículos no constituya la actividad principal del conductor.
- Vehículos usados para transportar hormigón preamasado.



- 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.
- 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.

Todas las excepciones contempladas se extienden a los recorridos en vacío que los vehículos tengan que realizar necesariamente como antecedente o consecuencia de la realización de uno de los transportes a los que las anteriores excepciones se encuentren referidas.

Otras exenciones del cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso

■ Cuando con un vehículo no se realiza un transporte según la definición del ROTT, este no necesita estar amparado por una autorización y, por lo tanto, está exento del cumplimiento de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y sobre el uso del tacógrafo. Esto ocurre con 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 33.2 del ROTT.

■ La Comisión Europea ha recomendado que la conducción de vehículos de transporte de mercancías y pasajeros quede excluida del ámbito del Reglamento (CE) 561/2006 cuando el conductor nunca realice actividades de transporte de mercancías o pasajeros como parte de su trabajo. Es decir, que su contrato laboral no sea el de conductor. Esta interpre-

tación, que no es compartida por todos los estados miembros, sí se acepta en España. De esta interpretación se deriva que se consideran exentas, por ejemplo, las conducciones realizadas por los conductores contratados por las empresas de alquiler de vehículos para recoger y entregar vehículos vacíos o para desplazar vehículos entre establecimientos o sucursales de alquiler de la marca; o los mecánicos y técnicos que pueden recoger y entregar vehículos vacíos para su reparación o para llevar vehículos vacíos a la ITV.

Aplicación de los tiempos de conducción y descanso

Tiempos de conducción

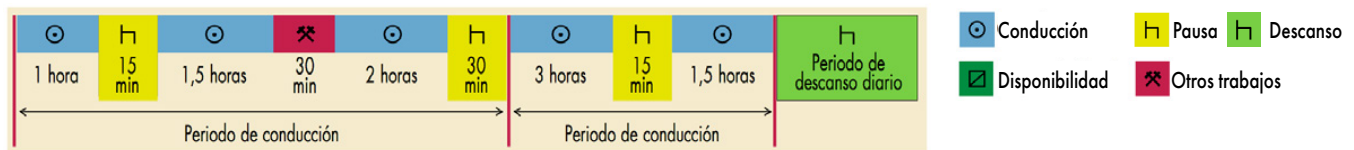
Conducción ininterrumpida / Pausa

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.



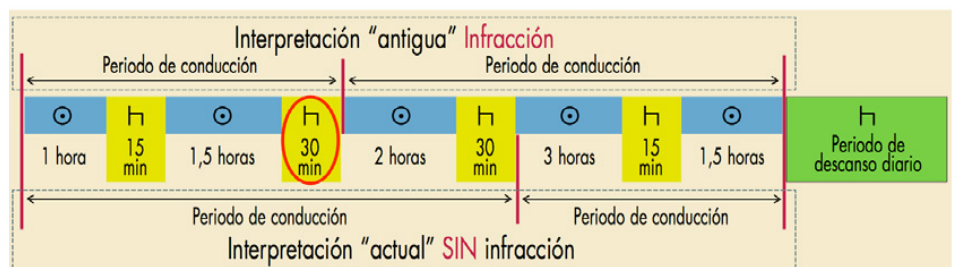
Aclaraciones

- 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.
- Ya **NO** se aplica la interpretación que hacía compatible la **disponibilidad** (p. ej., en las esperas de carga y descarga) con la realización de la **pausa**. Una de las modificaciones introducidas en el Reglamento (CE) 561/2006 con la publicación en 2020 del Reglamento (UE) 2020/1054 es que únicamente un conductor que participe en una 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 (en la conducción en equipo, el tacógrafo registra en la tarjeta del segundo conductor, de forma automática, disponibilidad). En una conducción en solitario, la pausa deberá hacerse con el vehículo parado y con el selector de actividades en descanso.

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 un periodo de tiempo en el que se acumulan como máximo 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 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 efectua-






do 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 aplican todos los países miembros de la UE, **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	Más 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
	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

Inmovilización del vehículo por incumplimientos de los tiempos de conducción y descanso

Los agentes de los cuerpos de seguridad con competencias en la vigilancia y control del transporte por carretera y los inspectores de transporte podrán ordenar la inmovilización de un vehículo cuando se detecte en carretera que **en ese momento** se está incumpliendo la normativa que regula

los periodos obligatorios de pausa, los tiempos de conducción diaria o los de descanso diario, salvo que:

- la infracción sea leve, y
- la distancia que le quede por recorrer al vehículo para alcanzar su destino no sea superior a 30 kilómetros.

La pérdida de honorabilidad por la comisión de las infracciones más graves, muy graves o graves

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 más graves, cuya comisión puede dar lugar a la pérdida directa del requisito de honorabilidad.
- En el **Anexo I B** se han incluido las infracciones muy graves que afectan al factor “I” del Índice de Reiteración de Infracciones (IRI).
- En el **Anexo I C** se encuentran las infracciones graves que afectan al factor “i” del IRI.

El Tribunal Supremo **anuló** 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. Tras la publicación de la sentencia, **el Ministerio de Transportes decidió no redactar un nuevo procedimiento legal de pérdida de la honorabilidad**. En su lugar, **ha decidido que se aplique la Ley 39/2015 de procedimiento administrativo** y no modificar el ROTT para establecer un nuevo procedimiento. Es decir, actualmente la inspección de transporte puede iniciar un procedimiento de pérdida de honorabilidad.

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 más 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 más grave	15 horas o más sin hacer al menos una pausa de 4h:30m	4.001 euros / Inmovilización / Pérdida de honorabilidad Anexo I A

Uso del tacógrafo en operaciones de transporte exentas

Aunque se estén realizando operaciones de transporte exentas del cumplimiento de los tiempos de conducción, si el vehículo lleva instalado un tacógrafo, en general, el conductor está obligado a utilizarlo, especialmente cuando se alternan conducciones exentas con conducciones no exentas. Así, en un vehículo con tacógrafo, cuando se estén realizando operaciones de transporte exentas, el conductor deberá insertar su tarjeta en el tacógrafo digital y accionar la tecla "OUT" o, en un tacógrafo analógico, anotará en la parte posterior del disco los periodos en los que ha estado fuera de ámbito. La actividad de conducción se registra como "conducción", pero a la hora de revisar el cumplimiento de la normativa sobre tiempos de conducción y descanso, las actividades de conducción exentas se considerarán como "otros trabajos" y no suman como horas de conducción. Si no se procede esta manera, se estaría cometiendo un infracción muy grave:

Infracción muy grave	No llevar insertada en el tacógrafo la tarjeta de conductor o la hoja de registro cuando ello resulte exigible	2.001 euros / Inmovilización / Pérdida de honorabilidad Anexo I A
----------------------	--	---

Por otra parte, aunque se estén realizando operaciones de transporte exentas del cumplimiento del Reglamento 561/2006, sí es de aplicación la Directiva 2002/15/CE relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de los conductores. Estas conducciones exentas afectarán, por tanto, al momento en el que el conductor debe iniciar sus descansos diarios y semanales obligatorios.

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 más grave	Igual o mayor a 70 horas	4.001 euros / 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 más grave	Igual o mayor a 112h:30m	4.001 euros / Pérdida de honorabilidad Anexo I A

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 manualmente el motivo de la excepción**, 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.

Si no se realiza esta anotación manual de las circunstancias excepcionales, se cometería una infracción, que se podría sancionar no teniendo en cuenta que la extensión de la conducción se ha realizado amparándose en una de las excepciones recogidas en el Reglamento (CE) 561/2006, es decir, por exceder los tiempos de conducción o retrasar el inicio del descanso semanal (ver apartados anteriores), o por el incumplimiento de la obligación de efectuar registros manuales por el conductor cuando es preciso hacerlo:



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.

Infracción muy grave	El conductor no efectua el registro manual cuando es preciso hacerlo	1.001 euros / Pérdida de honorabilidad Anexo I B
----------------------	--	---

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, reducido, 9 horas Jornada de 15 horas		Descanso diario, reducido, 9 horas Jornada de 15 horas		Descanso diario, reducido, 9 horas Jornada de 15 horas		Descanso diario normal 11 horas Jornada de 13 horas		Descanso diario, normal 11 horas Jornada de 13 horas		Descanso diario, normal 11 horas Jornada de 13 horas		Permite recuperar las 11 horas del descanso semanal reducido de la semana 2 Descanso semanal normal de 80 horas		Descanso diario, reducido, 9 horas Jornada de 15 horas		Descanso diario, reducido 9 horas Jornada de 15 horas		Descanso diario normal 11 horas Jornada de 13 horas		Descanso diario normal 11 horas Jornada de 13 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 ☺, 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

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>

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>

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 una **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**.



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	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	Conducción 9 horas	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 3)	Conducción 3 horas	Conducción 2 horas	Conducción 9 horas	Conducción 10 horas	Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Periodo de descanso semanal (semana 4) 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 periodo 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 periodo de descanso sea de un mínimo de 69 horas (45+24)**. Entonces **podrá dividirse en dos periodos** 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							

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							

Sanciones ■ Descanso semanal

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

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

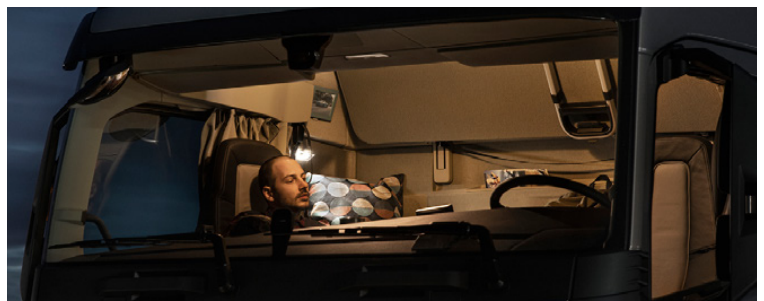
Iniciar un descanso semanal superando los seis periodos consecutivos de 24 desde el descanso semanal anterior:

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

El descanso semanal normal de al menos 45 horas no se puede realizar en la cabina

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.

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 aloja-



miento apropiado y adaptado para ambos sexos que disponga de instalaciones sanitarias y para dormir adecuadas. Todos los gastos de alojamiento fuera del vehículo correrán a cargo del empresario.

Si no se cumplen todas las condiciones, la infracción cometida es siempre muy grave, porque se considera que el tiempo de descanso semanal no es el reglamentario y no ha sido realizado.

En los controles en carretera, **se comprueba el descanso semanal que se está produciendo en el momento de efectuarse el control**, no se comprobará la realización de descansos semanales anteriores. Se produce una infracción si se constata que el conductor ha realizado un descanso de 45 horas o más.

Inf. grave	La empresa no cubre los gastos de alojamiento del conductor cuando realiza fuera de su domicilio un descanso semanal normal de más de 45 horas o superior	401 euros / Pérdida de honorabilidad según el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/694
Inf. muy grave	Fuera del domicilio, tomar el descanso semanal normal o un periodo de descanso semanal de más de 45 horas que se tome como compensación de periodos de descanso semanal reducidos previos en alojamientos que no sean apropiados y no estén adaptados para ambos sexos, que no dispongan de instalaciones adecuadas para dormir y sanitarias	1.001 euros
Inf. muy grave	Tomar en un vehículo el descanso semanal normal o cualquier periodo de descanso semanal de más de 45 horas que se tome como compensación de periodos de descanso semanal reducidos previos	1.001 euros / Pérdida de honorabilidad según el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/694



Retorno cada cuatro semanas

Las empresas de transporte deben organizar el trabajo de cada conductor de tal manera que, **en cada período de cuatro semanas consecutivas**, pueda regresar al **centro de operaciones del empresario en el que normalmente tiene su base el conductor o al lugar donde tiene su residencia el conductor**, para disfrutar al menos de un período de **descanso semanal normal o de un período de descanso semanal de más de 45 horas** tomado como compensación de un período de descanso semanal reducido.

Sanción ■ Retorno cada cuatro semanas

Inf. muy grave	La no organización del trabajo por parte de la empresa de manera que el conductor no puede regresar al centro de trabajo o a su residencia cada cuatro semanas consecutivas.	1.001 euros / Pérdida de honorabilidad según el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/694
----------------	--	---

La empresa documentará la manera en que da cumplimiento a esta obligación y conservará esta documentación en sus locales para presentarla a solicitud de las autoridades de control. La no conservación ni realización de la documentación se sanciona como una infracción grave, según el artículo 198.21 del ROTT, con una sanción de 401 euros.

La posibilidad de realizar dos descansos semanales reducidos consecutivos en el transporte internacional

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								Descanso semanal reducido de 32 horas									

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**.



Sanciones ■ Descansos reducidos consecutivos en transporte internacional

Inf. muy grave	La no organización del trabajo por parte de la empresa de manera que el conductor no puede regresar al centro de trabajo o a su residencia antes de finalizar la tercera semana, antes del inicio del período de descanso semanal normal de más de 45 horas que tome como compensación, después de haber tomado dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos	2.001 euros / Pérdida de honorabilidad según el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/694
Inf. muy grave	El conductor no realiza la compensación de los dos descansos semanales reducidos consecutivos, en el marco de un transporte internacional de mercancías, precediendo y unidos al siguiente período de descanso semanal normal	2.001 euros / Pérdida de honorabilidad según el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/694

Situaciones especiales

Interrupción del descanso en 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:

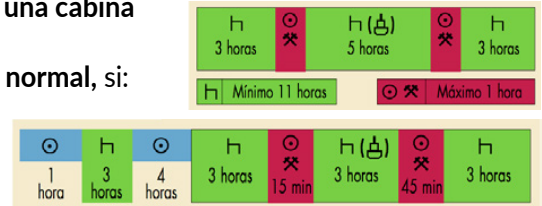
- el **descanso diario normal**, tanto un descanso continuo de 11 horas como uno fraccionado de 3+9 horas; o,
- el **descanso semanal reducido**

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.

Esta excepción se puede aplicar 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.
- La posibilidad de interrumpir el descanso al subir/bajar el vehículo de un tren o barco **no es válida en los tacógrafos analógicos** (de disco), ya que **carecen de la condición específica de ferry**.
- Durante un trayecto en tren/barco, al ser una condición específica, **utilizar el modo ferry es optativo**: si no se va a interrumpir el descanso, no es obligatorio utilizar el modo ferry.

Viaje en ferry o tren para hacerse cargo de un vehículo. Cualquier tiempo utilizado en viajar o conducir un vehículo que no esté obligado a llevar tacógrafo hasta un lugar en el que conductor va a hacerse cargo de un vehículo que sí esté 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 **«otro trabajo»**. En cambio, **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.**

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**. Si un conductor se baja del vehículo antes de concluir la conducción en equipo, se rompe todo el periodo de conducción en equipo.



En la conducción en equipo, 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.

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**.

