

Tiempos de conducción y descanso

en el transporte de mercancías por carretera

Noviembre 2023

Continental 
The Future in Motion



Haz que tu flota llegue más lejos. Y su rendimiento, también.

Nuevos Conti Hybrid HS5 y HD5.

Los neumáticos de alto kilometraje con tecnología alemana.

- › Experimenta un excepcional kilometraje gracias al nuevo compuesto desarrollado para operaciones regionales.
- › Benefícate de una impresionante tracción en cualquier condición gracias al resistente dibujo de la banda de rodadura que incluye nuevas laminillas en 3D de ancho completo.
- › Descubre el diseño innovador de las nuevas bandas de rodadura con ingeniosas características para mejorar el rendimiento y alargar la vida útil de los neumáticos.

Generación 5. Juntos, marcamos la diferencia.



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.

NOTA: Al final del cuadernillo hemos incluido como novedad, un Anexo con la regulación de los tiempos de trabajo (normativa laboral).

Aplicación

El **Reglamento (CE) 561/2006** se aplica al transporte por carretera:

- de viajeros en vehículos fabricados o adaptados de forma permanente para transportar a 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.*
- de mercancías, cuando la masa máxima autorizada de los vehículos, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 3,5 toneladas.

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.

Quedarán exentos los vehículos o conjuntos de vehículos que no excedan de 3,5 toneladas, utilizados para el transporte de mercancías, cuando el transporte no se realice por cuenta ajena sino por cuenta de la empresa o del conductor y cuando la conducción del vehículo no constituya la actividad principal de la persona que conduce el vehículo.

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.

Otra normativas

Para la **correcta aplicación del Reglamento (CE) 561/2006** hay que tener en cuenta otras normas, como el **Reglamento (UE) 165/2014** (dispositivo tacógrafo) 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; la incorporación de los preceptos contenidos en esta Directiva en el ordenamiento jurídico español se realizó adaptando el **Real Decreto 1561/1995**, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo de los trabajadores por cuenta ajena, actualización que se ejecutó con el **Real Decreto 902/2007**, de 6 de julio. Recibió una nueva modificación con la publicación del **Real Decreto 1635/2011**. Finalmente, 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. *Al final del cuadernillo hay un Anexo con la regulación de los tiempos de trabajo de los conductores profesionales.*

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.*

Modificaciones del Reglamento 561/06

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.



Exenciones

El **Reglamento (CE) 561/2006** fija una serie de tipos de transporte que quedan "obligatoriamente" eximidos de su cumplimiento, lista de exenciones que se completa con las exenciones "opcionales" que cada país decide si aplica o no; en la normativa española estas exenciones se regulan en el **Real Decreto 640/2007**.

Real Decreto que se modificó en septiembre de 2022 para incluir **tres nuevas exenciones** incorporadas con el Reglamento (UE) 2020/1054 al grupo de excepciones "voluntarias" enumeradas en el Reglamento (CE) 561/2006.

Exenciones para vehículos de mercancías incluidas en el Reglamento (CE) 561/2006, "obligatorias" en todos los países de la Unión Europea

- 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 cuya **velocidad máxima autorizada no sea superior a 40 km/hora**.

Fijación de los kilómetros de radio de acción

Se mide en línea recta, alrededor del centro de explotación del vehículo. 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.



- Vehículos utilizados en casos de urgencia o destinados a operaciones de salvamento, incluidos los vehículos utilizados para el transporte no comercial de ayuda humanitaria.
- Vehículos especiales utilizados con fines médicos.
- Vehículos o conjuntos de vehículos de hasta 7,5 toneladas de MMA utilizados para el transporte no comercial de mercancías.
- Vehículos exentos si no salen de un radio de 100 kilómetros:
 - 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, y si la conducción del vehículo no constituya la actividad principal del conductor y el transporte no se realice por cuenta ajena.
 - Vehículos especializados en la reparación de averías. 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 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 “opcionales” que se aplican en España, recogidas 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, tras su última modificación en septiembre de 2022, son las siguientes:

- Transportes oficiales, según la definición de la LOTT: vehículos propiedad de las autoridades públicas, o alquilados sin conductor por éstas, utilizados para efectuar transportes por carretera que no compitan con transportistas profesionales.
- Vehículos exentos si no salen de un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria:

- Transportes de mercancías realizados mediante vehículos propulsados por electricidad o gas natural o licuado con MMA de hasta 7,5 toneladas, incluidos remolques o semirremolques.
- Transportes con vehículos dedicados a la recogida y eliminación de residuos domésticos a domicilio. 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 diferencias dependiendo de un origen o de otro. Así que a la

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.

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.

■ **Vehículos exentos si no salen de un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria:**

- 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** 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.

- Transporte **privado complementario de maquinaria de construcción para una empresa de construcción** realizado mediante vehículos o conjunto de vehículos, siempre que la conducción de los vehículos no constituya la actividad principal del conductor.

- Transporte de **hormigón preamado** en vehículos especialmente fabricados al efecto.

- Transporte de mercancías de carácter **privado complementario realizado en el marco de su propia actividad empresarial por empresas agrícolas, hortícolas, forestales, ganaderas o pesqueras.**

- Transportes de carácter **privado complementario realizados mediante la utilización de tractores agrícolas o forestales** en el desarrollo de una actividad agrícola o forestal.

- Transportes de **recogida de leche** en las granjas o el transporte de **recipientes de leche o productos lácteos destinados a la alimentación de ganado.**

■ 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 no sea superior a 100 kilómetros** entre el origen y el destino del transporte.

■ 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.**

■ Transportes de carácter **privado complementario de material de circo y atracciones de feria** realizados en vehículos especialmente acondicionados para ello.

■ Traslado de **exposiciones móviles con fines educativos** instaladas a bordo de vehículos especialmente acondicionados y equipados para ello cuando el vehículo se encuentre estacionado.

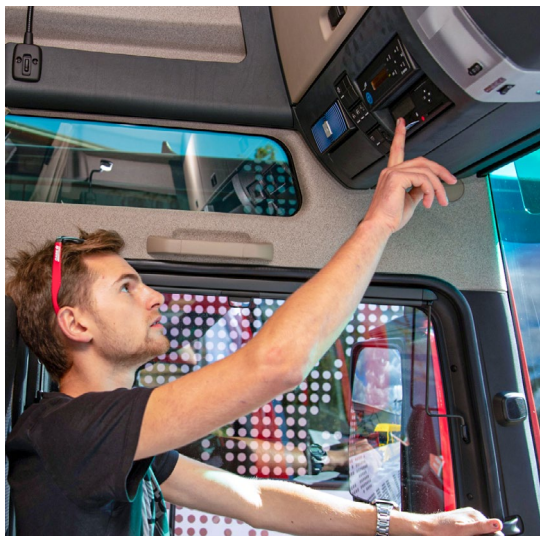
■ Transportes de **fondos u objetos de valor** en vehículos acondicionados y equipados para ello.

■ 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 (CAP) mediante la utilización de vehículos especialmente equipados para ello.

■ 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 las **ciudades autónomas de Ceuta y Melilla o en islas cuya superficie no supere los 250 kilómetros cuadrados**, siempre que estas no se encuentren unidas al territorio peninsular por ningún puente, vado o túnel cuyo uso esté abierto a los vehículos de motor.

Las excepciones se extienden a los recorridos en vacío que los vehículos hayan de realizar necesariamente como antecedente o consecuencia de la realización de uno de los transportes a los que dichas excepciones se encuentran referidas.



Otros casos exentos 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.

Regulación de los tiempos de conducción y descanso

Tiempos de conducción

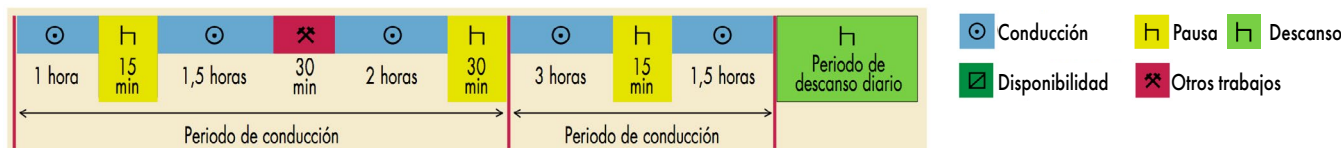
Conducción ininterrumpida / Pausa



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.

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.

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

Realización de la pausa con el selector de actividades del tacógrafo en disponibilidad

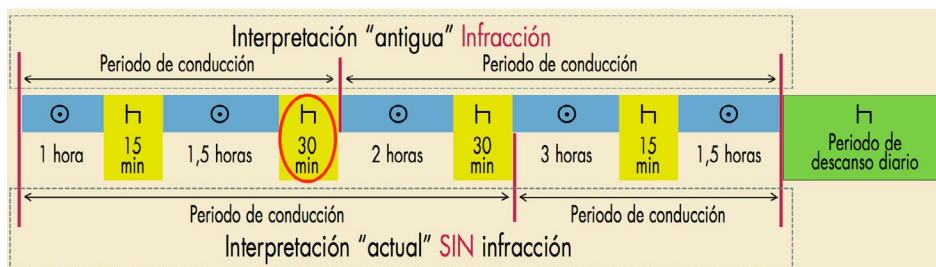
Ya **NO** se aplica la interpretación que hacía compatible la disponibilidad (p. ej., en las esperas de carga y descarga) con la realización de la pausa.

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 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 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 si se detecta en un control en carretera alguna de las siguientes infracciones con los tiempos de conducción y descanso:

- exceso igual o superior al 25% en los tiempos máximos de conducción semanal o bisemanal.

- exceso igual o superior al 50% en la conducción diaria sin hacer al menos una pausa o descanso de cuatro horas y media.
- cuando se detecte durante su comisión en carretera el incumplimiento de los tiempos de conducción diaria o de los periodos obligatorios de pausa o descanso diario, salvo que la infracción deba reputarse leve y la distancia que todavía deba recorrer el vehículo para alcanzar su destino no sea superior a 30 kms.

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 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. Por tanto, las conducciones exentas afectan al momento en el que el conductor debe iniciar sus descansos diarios y semanales obligatorios. Ver anexo al final del Cuadernillo.

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 = máximo 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 **repentinamente 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 de 4 horas y 30 minutos sin realizar las pausas correspondientes**.



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:

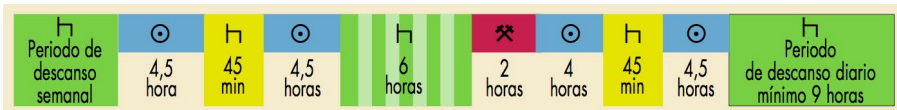
Inf. leve	Igual o superior a 10 horas e inferior a 11 horas	100 euros / Inmovilización
Inf. grave	Igual o superior a 8h:30m e inferior a 10 horas	401 euros / Inmov. / Pérdida de honorabilidad Anexo I C <i>*Atenuada: 100 euros / Pérdida de honorabilidad Anexo I C</i>
Inf. muy grave	Igual o superior a 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>

Infracción de exceso de conducción por un descanso diario de menos de 7 horas

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 periodo de conducción de 17 horas y 30 min.



Reducción de un grado de la sanción por minorar el descanso diario



En España, la inspección de transporte ha estado aplicando 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 una 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.

Solo se aplica atenuante en las infracciones graves y muy graves, en **las leves no**.

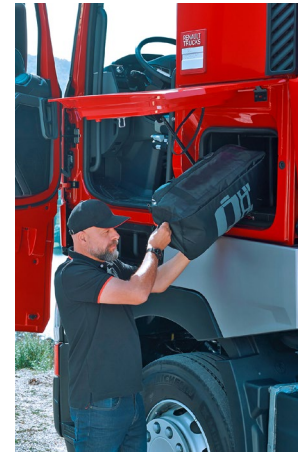
Descanso semanal

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	Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Conducción 2 horas	Conducción 3 horas	Conducción 9 horas	Conducción 10 horas	Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Periodo de descanso semanal reducido (semana 3)	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 semanal reducido sin haber compensado otro realizado previamente.

■ 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				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

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

NOTA: Para que se considere **descanso semanal reducido** **se deben compensar** en las tres semanas siguientes **las horas restantes hasta las 45 horas**; si no se "recuperan" esas horas, no se considera un **descanso semanal reducido** y **se sancionará tomando como referencia las horas que faltan para completar un descanso semanal normal de al menos 45 horas**.

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

NOTA: Si el **descanso semanal** se inicia con posterioridad a los seis periodos consecutivos de 24 horas (144 horas) tras el anterior **descanso semanal** y, además, no se completa un **descanso semanal reglamentario**, se estaría cometiendo dos posibles infracciones, que darían lugar cada una de ellas a una sanción distinta: retrasar el inicio del **descanso semanal** y **minorar el descanso**.



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 periodos de descanso semanal normal ni cualquier periodo de descanso semanal de más de 45 horas que se tome como compensación de periodos 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. 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 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 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 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

- No es necesario que el conductor tome el descanso semanal normal previo en “*casa*”.
- 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 interrupción 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.
- 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.

Sanción ■ Traslado del vehículo en un ferry o en tren

Infraacción grave	Uso incorrecto o inexistente del signo de tren/transbordador	Pendiente de incluir en el Baremo Sancionador
-------------------	--	---

Viaje en ferry o tren para hacerse cargo de un vehículo

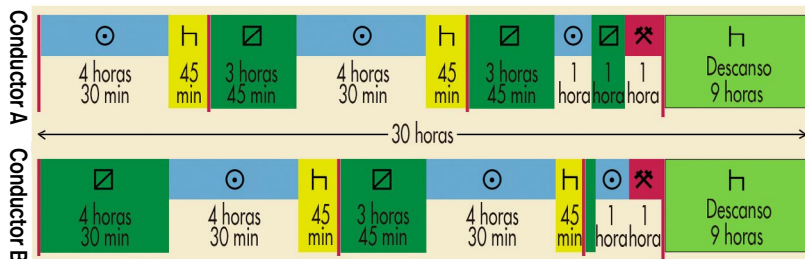
Cualquier tiempo utilizado en viajar o conducir un vehículo que no esté obligado a llevar tacógrafo hasta un lugar en el que el conductor va a hacerse cargo de un vehículo que sí esté obligado a llevar tacógrafo, o en volver de ese lugar, cuando el vehículo no se encuentre ni en el domicilio del conductor 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 período 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**.



Anexo: Regulación de los tiempos de trabajo

La **Directiva 2002/15/CE** relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera, es la normativa europea que sirve de punto de partida para regular estas cuestiones. Para incorporar el contenido de esta Directiva al ordenamiento jurídico español se modificó el **Real Decreto 1561/1995**, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo de los trabajadores por cuenta ajena, con la publicación del **Real Decreto 902/2007**, de 6 de julio, sobre medidas específicas para el sector del transporte por carretera. Y recibió una segunda modificación con el **Real Decreto 1635/2011**.

Por otra parte, el **Real Decreto 128/2013**, de 22 de febrero, es el que regula el tiempo de trabajo de los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera.

La regulación de los tiempos de trabajo corresponde a la normativa laboral, mientras que la normativa de transporte controla los tiempos de conducción y descanso. Son dos regulaciones distintas, aunque estrechamente vinculadas, que controlan la misma actividad.

Según se señala en las motivaciones de la normativa laboral que regula la actividad de los conductores profesionales, la regulación del tiempo de trabajo tiene como objetivo reforzar la seguridad y la salud de los trabajadores móviles del transporte por carretera, mejorar la seguridad vial y facilitar la aproximación de las condiciones de competencia del sector.

En el ordenamiento jurídico español, es en el **Real Decreto 1561/1995**, de 21 de septiembre, donde se regula el tiempo de trabajo de los trabajadores móviles, conductores entre otros, cuyo contenido se modificó con el **Real Decreto 902/2007**, de 6 de julio, para incorporar al ordenamiento jurídico español los principios que se establecieron con la **Directiva 2002/15/CE**, norma europea que marca la pauta en el control de los tiempos de trabajo de los conductores profesionales.

Modificaciones

Sin embargo, tras la entrada en vigor de los cambios introducidos por el **Real Decreto 902/2007**, en las negociaciones entre los agentes sociales se puso de manifiesto que la aplicación de las reglas de cómputo del tiempo de presencia presentaban alguna que otra dificultad.

Para dar solución a estas dificultades, se aprobó en **Real Decreto 1635/2011**, de 14 de noviembre, por el que se modifica el **Real Decreto 1561/1995**, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en materia de tiempo de presencia en los transportes por carretera. Se consideró conveniente ampliar las fórmulas para el cómputo del tiempo de presencia, siempre que así sea acordado en convenio colectivo de ámbito estatal. Se trató, por tanto, de incrementar las posibilidades que la norma ofrece de adaptar la regulación de la jornada de trabajo mediante la negociación colectiva de ámbito estatal.

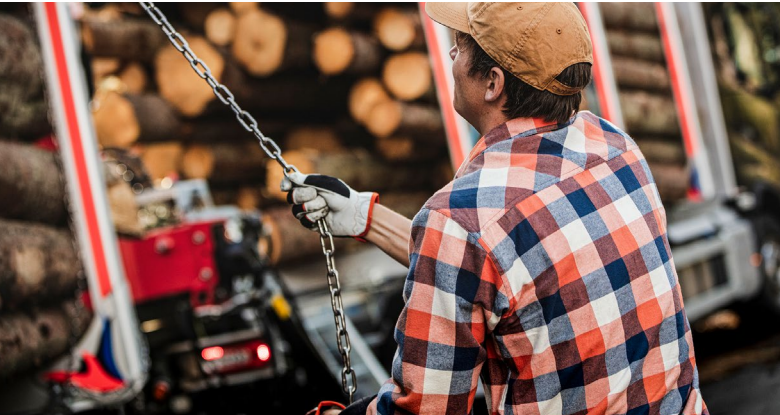


En lo que se refiere al transporte público de mercancías, en el que se centra este Cuadernillo, esta referencia de ámbito estatal para la negociación colectiva es el **II Acuerdo general para las empresas de transporte de mercancías por carretera**, publicado en el BOE como la Resolución de 13 de marzo de 2012 de la Dirección General de Empleo. Para los conductores profesionales cuya actividad esté regulada por otro convenio, como, por ejemplo, el de la construcción, no serán de aplicación todas las condiciones incluidas en el texto que sigue a continuación.

II Acuerdo Marco

El **II Acuerdo general para las empresas de transporte de mercancías por carretera** (al que vamos a referirnos como **II Acuerdo Marco**, para abreviar), ha sido el texto de referencia para los convenios colectivos o acuerdos de empresa que se hayan negociado tras su publicación en marzo de 2012. Respecto a la regulación de la jornada de trabajo, incluye disposiciones de aplicación obligatoria, pero también deja abierta la posibilidad de que algunas disposiciones se puedan modificar parcialmente durante las negociaciones de los convenios colectivos específicos del sector, como los convenios provinciales o de empresa.

El resultado de la combinación de la **Directiva 2002/15/CE**, el **Estatuto de los Trabajadores**, el **Real Decreto 1561/1995** y el **II Acuerdo general para las empresas de transporte de mercancías por carretera**, deja la regulación de la jornada laboral de los conductores de empresas de transporte de mercancías de servicio de público como resumimos a continuación.



Jornada de trabajo

Para el cómputo de la jornada se distingue entre tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia.

Tiempo de trabajo efectivo

El tiempo durante el cual el trabajador se encuentre a disposición del empresario y en el ejercicio de su actividad, realizando las funciones propias de la conducción del vehículo o medio de transporte u otros trabajos durante el tiempo de circulación de los mismos, o trabajos auxiliares que se efectúen en relación con el vehículo o medio de transporte, sus pasajeros o su carga.

Se entienden comprendidos dentro del tiempo de trabajo efectivo los períodos durante los que el trabajador móvil **no puede disponer libremente de su tiempo y tiene que permanecer en el lugar de trabajo** dispuesto a realizar su trabajo normal, realizando las tareas relacionadas con el servicio, incluidos, en particular, los

Horas extraordinarias

Según el II Acuerdo Marco, en el transporte público de mercancías, tendrán la consideración de horas extraordinarias las horas de trabajo que excedan de la jornada ordinaria, diaria o semanal, fijadas en el propio II Acuerdo Marco, convenios o acuerdos de empresa. A efectos del límite máximo de horas extraordinarias **no se computarán las que se compensen con la realización de tiempos de descanso equivalentes dentro de los cuatro meses siguientes**; estos descansos compensatorios serán programados de común acuerdo por empresa y trabajador interesado, preferiblemente para los momentos de menor actividad de la empresa y procurando que se disfruten de manera consecutiva al descanso semanal. El ofrecimiento de horas extraordinarias compete a la empresa y su aceptación, con carácter general o para cada caso concreto, será voluntaria para los trabajadores.

Dada la naturaleza de la actividad que realizan las empresas de transporte público de mercancías, **los trabajadores se obligan, no obstante, a realizar las horas extraordinarias necesarias para finalizar los trabajos de conducción, entrega o reparto y recogida, mudanza, preparación de vehículos y la documentación de los mismos que estén iniciados antes de finalizar la jornada ordinaria de trabajo**, con el límite máximo legalmente establecido.

La empresa informará, como legalmente proceda, del número de horas extraordinarias realizadas.

Trabajo nocturno

El Estatuto de los Trabajadores considera **trabajador nocturno** a aquel que realice normalmente en periodo nocturno: **entre las 10:00 de la noche y las 6:00 de la mañana, más de tres horas de su jornada diaria de trabajo**, así como a aquel que se prevea que puede realizar en esa franja horaria **una parte no inferior a un tercio de su jornada de trabajo anual**.

La jornada de trabajo de los trabajadores nocturnos **no podrá exceder de ocho horas diarias de promedio**, en un periodo de referencia de 15 días. Dichos trabajadores **no podrán realizar horas extraordinarias**.

Cuando, **sin tener la calificación de trabajador nocturno** según lo previsto en el Estatuto de los Trabajadores, un trabajador que realice trabajo nocturno, **su jornada de trabajo diaria no podrá exceder de 10 horas por cada período de 24 horas**.



períodos de espera de carga y descarga cuando no se conozca de antemano su duración previsible.

En concreto, según la **Directiva 2002/15/CE**, se entiende por **tiempo de trabajo todo período comprendido entre el inicio y el final del trabajo, durante el cual el trabajador móvil está en su lugar de trabajo, a disposición del empresario y en el ejercicio de sus funciones y actividades**, esto es:

■ **el tiempo dedicado a todas las actividades de transporte por carretera. Estas actividades incluyen, en particular:**

- la conducción,
- la carga y la descarga,
- la asistencia a pasajeros en la subida y bajada del vehículo,
- la limpieza y el mantenimiento técnico,
- **todas las demás tareas** cuyo objeto sea garantizar la seguridad del vehículo, de la carga y de los pasajeros o cumplir las obligaciones legales o reglamentarias directamente vinculadas a una operación de transporte específica que se esté llevando a cabo, incluidos el control de la carga y descarga, los trámites administrativos de policía, aduanas, funcionarios de inmigración, etc.;

■ **los períodos durante los cuales el trabajador móvil no puede disponer libremente de su tiempo y tiene que permanecer en su lugar de trabajo**, dispuesto a realizar su trabajo normal, realizando determinadas tareas relacionadas con el servicio, en particular, **los períodos de espera de carga y descarga, cuando no se conoce de antemano su duración previsible, es decir, o bien antes de la partida o antes del inicio efectivo del período**

de que se trate, o bien en las condiciones generales negociadas entre los interlocutores sociales o definidas por la legislación de los Estados miembros; en España, para el transporte público de mercancías estas condiciones están detalladas en el II Acuerdo Marco.

Trabajo efectivo diario. La normativa laboral española, aunque hace una referencia genérica al Estatuto de los Trabajadores en relación con la duración de la jornada ordinaria de trabajo (nueve horas diarias), para los trabajadores móviles establece que **la duración máxima de la jornada ordinaria se pactará en los convenios colectivos o acuerdos colectivos de empresa.**

Como límite general se establece que **los conductores no podrán realizar una jornada diaria total superior a 12 horas, incluidas, en su caso, las horas extraordinarias;** se permite un máximo de 80 horas extraordinarias al año.

Trabajo efectivo semanal. La jornada ordinaria máxima será de **40 horas semanales de trabajo efectivo, de promedio, en cómputo anual.** Las horas de trabajo se pueden distribuir a lo largo del año de forma irregular, de acuerdo con los criterios que se fijen en los convenios colectivos o, en su defecto, por acuerdo entre la empresa y los representantes de los trabajadores.

Si se hubiera establecido la distribución irregular de la jornada a lo largo del año, **la duración del tiempo de trabajo efectivo de los trabajadores móviles no podrá superar las 48 horas semanales de promedio, en cómputo cuatrimestral, ampliado a seis meses en el transporte público de mercancías con el II Acuerdo Marco. No se puede exceder en ningún caso de 60 horas semanales.**



Tiempo de presencia

En general, se considera como tiempo de presencia **aquel en el que el trabajador se encuentre a disposición del empresario sin prestar trabajo efectivo,** por razones de espera, expectativas, servicios de guardia, viajes sin servicio, averías, comidas en ruta u otras similares. Sin embargo, se puntualiza que **será en los convenios colectivos donde se determinarán en cada caso los supuestos concretos que se podrán computar como tiempo de presencia.**

Las horas de presencia no computarán a efectos de la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo, ni para el límite máximo de las horas extraordinarias.

En el caso de los trabajadores móviles se entienden comprendidos dentro del tiempo de presencia **los períodos distintos de las pausas y de los descansos, durante los que no lleva a cabo ningun-**



na actividad de conducción u otros trabajos y no está obligado a permanecer en su lugar de trabajo, pero tiene que estar disponible para responder a posibles instrucciones que le ordenen emprender o reanudar la conducción o realizar otros trabajos. En particular, siempre que concurren las circunstancias anteriores **y no constituyan una pausa o un descanso,** serán considerados tiempo de presencia los siguientes períodos:

- Los períodos durante los cuales el trabajador **acompañe a un vehículo transportado en transbordador o tren,** siempre que se conozca de antemano la existencia y duración previsible del viaje.

- **Los períodos de espera en fronteras o los causados por las prohibiciones de circular.** El trabajador móvil deberá conocer de antemano estos períodos y su previsible duración; en caso contrario, esos períodos serán considerados como de tiempo de trabajo efectivo. En el **II Acuerdo Marco** se especifica que los períodos de espera en fronteras o los causados por las prohibiciones de circular durante los cuales el conductor tenga que estar disponible para responder a posibles instrucciones que le ordenen emprender o reanudar la conducción o realizar otros trabajos, **tendrán la consideración de tiempo de presencia,** si el trabajador conoce de antemano la existencia de estos períodos y su previsible duración, **entendiéndose que los conoce cuando se trate de fronteras que haya cruzado en alguna ocasión como consecuencia de la realización de un servicio profesional de transporte, o cuando las prohibiciones de circular hayan sido preestablecidas por la autoridad competente y tenga de ello conocimiento el trabajador.** Serán considerados trabajo efectivo los tiempos de dichos períodos en los que el trabajador realice cualquier trabajo o reanude la conducción, cuando así se le haya ordenado.

- **Los períodos de tiempo en los que un trabajador móvil que conduce en equipo** permanezca sentado o acostado en una litera durante la circulación en el vehículo.

Exclusivamente mediante convenio colectivo sectorial de ámbito estatal podrán pactarse, **para los tres supuestos anteriores, a efectos del límite de horas de presencia semanales, distintos criterios de cómputo para estos períodos de tiempo de presencia.**

- **Las dos primeras horas de cada período de espera de carga o de descarga.** La tercera hora y siguientes se considerarán tiempo de trabajo efectivo, salvo que se conozca de antemano su duración previsible, según las condiciones pactadas en los convenios colectivos de ámbito estatal o, en su defecto, de ámbito inferior. En este sentido, en el **II Acuerdo Marco** se establece que se entenderá en todo caso que el trabajador

Realización de los descansos semanales

En relación con los descansos semanales de los conductores de las empresas de transporte público de mercancías, en el II Acuerdo Marco, ajustándose a la realidad productiva y en fomento de la seguridad, se establece lo siguiente:

- En servicios de transporte nacionales, los conductores tendrán derecho a disfrutar **en su domicilio al menos siete de cada doce descansos semanales**.
- En servicios de transporte internacional tendrán derecho a disfrutar en su domicilio **al menos cinco de cada doce descansos semanales**.
- Al menos, **la mitad de los descansos semanales en domicilio que se realicen a lo largo del año, según lo previsto en los dos apartados anteriores, serán descansos no reducidos**.
- En el supuesto de realización de ambos tipos de servicio, el criterio a aplicar será el establecido para el tipo de transporte (nacional o internacional) que mayor número de jornadas suponga al trabajador en el período de doce semanas a computar.
- Si las necesidades del servicio impiden el cumplimiento de los mínimos antes establecidos, **por cada descanso semanal en domicilio que no pueda realizarse en el del trabajador, éste devengará el derecho a un día laborable de permiso retribuido**, cuyo disfrute se sumará a las vacaciones anuales o a un descanso semanal en su domicilio en el siguiente mes natural, a elección de la empresa.
- Siempre que las necesidades organizativas de las empresas lo permitan, **se procurará que el mayor número posible de descansos semanales cuyo disfrute se realice en el domicilio del trabajador coincidan con el fin de semana**, entendiéndose que se da esta circunstancia cuando el descanso comprenda total o parcialmente el sábado o el domingo. Excepto para los servicios de transporte frigorífico en campaña, se establece que uno al menos de los descansos semanales realizados en el domicilio del trabajador en cada período de doce semanas consecutivas, habrá de coincidir con el fin de semana.
- Se procurará que **la recuperación de los descansos semanales reducidos se haga, al menos en el veinticinco por ciento de las ocasiones, coincidiendo con otro descanso semanal no reducido y en el domicilio del trabajador**.

conoce de antemano la duración previsible de los períodos de espera para carga y descarga cuando el servicio de transporte que esté efectuando lo sea para un cargador y/o consignatario para el que haya realizado algún otro servicio en las mismas instalaciones.

Los tiempos de presencia no podrán exceder de 20 horas semanales de promedio en un período de referencia de un mes, dos meses en el transporte público de mercancías, según el II Acuerdo Marco, y se distribuirán con arreglo a los criterios que se pacten colectivamente y respetando los períodos de descanso entre jornadas y semanal propios de cada actividad. Igualmente, en el II Acuerdo Marco se señala que **las horas de presencia realizadas en los períodos durante los cuales el trabajador acompañe a un vehículo transportado en transbordador o tren, y de los períodos de espera en fronteras o los causados por las prohibiciones de circular, computarán como máximo seis horas**

diarias a efectos del límite máximo de horas de disponibilidad; y las horas de presencia realizadas con ocasión de **la conducción en equipo computarán a efectos del citado límite hasta un máximo de cuatro diarias**. En ambos casos, sin perjuicio de su remuneración o su compensación por tiempos equivalentes de descanso.



Descanso semanal, entre jornadas y pausas

Descanso diario y semanal. Salvo disposiciones específicas aplicables, se deberá respetar en todo caso **un descanso mínimo entre jornadas de 10 horas**, pudiéndose compensar las diferencias hasta las 12 horas establecidas con carácter general en el Estatuto de los Trabajadores, y computar el **descanso semanal de día y medio** (36 horas) en períodos de hasta cuatro semanas.

Pausas. Los trabajadores móviles interrumpirán con **un período de descanso de duración no inferior a 30 minutos la jornada continuada que exceda de seis horas consecutivas**. Cuando el tiempo total de trabajo sea **superior a nueve horas diarias, la pausa será, como mínimo, de 45 minutos**.

Las pausas se pueden fraccionar en períodos de como mínimo **15 minutos**, salvo en aquellas rutas de transporte regular de viajeros cuyo recorrido no exceda de 50 kilómetros.

Registro de la jornada de trabajo

El empresario será responsable de llevar **un registro del tiempo de trabajo de los trabajadores móviles**. Este registro se **conservará, al menos, durante tres años** después de que finalice el período considerado. El empresario estará obligado a facilitar a los trabajadores móviles que así lo soliciten una copia del registro de las horas trabajadas.

En el tiempo de trabajo de los trabajadores móviles **se incluirán todas las horas trabajadas para uno o más empresarios** en el período considerado. A tal efecto, el empresario solicitará por escrito al trabajador el cómputo de tiempo de trabajo efectuado para otros empresarios y el trabajador facilitará igualmente estos datos por escrito.

El trabajador no podrá prestar trabajo alguno para otros empresarios sin que previamente comunique por escrito tal propósito a su empresa, para evitar así que ésta pueda verse involucrada, sin tener conocimiento de ello, en posibles excesos de horas de trabajo o de presencia. En todo caso, al aceptar el trabajador la realización de trabajos para otro empresario, habrá de tener en cuenta su obligación ineludible de realizar el trabajo pactado con su empresa.

Ordenación del tiempo de trabajo para los trabajadores autónomos

El Real Decreto 128/2013, de 22 de febrero, sobre ordenación del tiempo de trabajo para los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera, regula la actividad de los profesionales autónomos que conduzcan vehículos incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) 561/2006 tal y como establece la Directiva 2002/15/CE.



Tiempo de trabajo

Todo período de tiempo comprendido entre el inicio y el final del trabajo en que el conductor autónomo se encuentre en su lugar de trabajo a disposición del cliente y ejerciendo sus funciones y actividades.

No se considera tiempo de trabajo, además de las pausas, el tiempo de descanso, el tiempo de disponibilidad y las labores generales de tipo administrativo que no estén directamente vinculadas a una operación de transporte específica en marcha, como las gestiones con proveedores de neumáticos, combustible o con un taller mecánico.

La duración media del tiempo de trabajo semanal no debe sobrepasar las 48 horas. No obstante, podrá prolongar el tiempo de trabajo hasta 60 horas siempre que la duración media del mismo no supere las 48 a la semana en un período de cuatro meses naturales.

El conductor autónomo que efectúe trabajo nocturno (durante el período comprendido entre las 00:00 horas y las 04:00 horas) no podrá realizar una jornada diaria que exceda de las 10 horas por cada período de 24 horas consecutivas.

Tiempo de disponibilidad

Los períodos durante los que el trabajador autónomo no está obligado a permanecer en su lugar de trabajo, pero tiene que

estar disponible para responder a posibles instrucciones que le ordenen emprender o reanudar la conducción o realizar otros trabajos. En particular, y siempre que no constituyan una pausa o un descanso, se considera tiempo de disponibilidad:

- Las cuatro primeras horas de espera de cada período de carga o descarga. La quinta hora y siguientes se considerarán tiempo de disponibilidad cuando se conozca de antemano su situación.
- Los períodos durante los cuales el trabajador móvil acompaña a un vehículo transportado en transbordador o en tren.
- Los períodos de espera en las fronteras o los causados por las prohibiciones para circular.
- Los períodos de tiempo en los que el trabajador móvil, que conduce en equipo, permanezca sentado o acostado en una litera, durante la circulación del vehículo.

El conductor autónomo económicamente dependiente deberá conocer de antemano estos períodos y su previsible duración, es decir, antes de la salida o justo antes del inicio efectivo del período de que se trate. En todo caso, se respetarán los límites de jornada de actividad profesional recogidos en el Estatuto del Trabajo Autónomo.



Tiempo de descanso y pausas

Descanso diario y semanal. Los tiempos de descanso diario y semanal y las pausas se rigen por las normas recogidas en el Reglamento (CE) número 561/2006.

Pausas. Los trabajadores autónomos no podrán realizar su actividad profesional (conducción más otros trabajos) durante más de seis horas consecutivas sin realizar una pausa de un mínimo de 30 minutos para un tiempo de trabajo de más de seis horas y hasta nueve horas. Y con pausas como mínimo de 45 minutos para un tiempo de trabajo de más de nueve horas en total. Las pausas podrán subdividirse en períodos de una duración de 15 minutos como mínimo.

Registro de la jornada de trabajo

El conductor autónomo está obligado a registrar diariamente su tiempo de trabajo con el tacógrafo, excepto las actividades administrativas generales no directamente vinculadas a una operación de transporte específica en marcha. Debe conservar estos registros al menos durante dos años desde su elaboración.