

Este documento viene a revisar la **Instrucción Circular 01/2021 sobre Tacógrafo y Tiempos de Conducción y Descanso**, que ha sido emitida por la Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestre.

Esta clase de Instrucción tiene como motivo de su existencia, el **dar respuesta a las dudas que puedan surgir en la aplicación del Reglamento CE 561/2006 y del Reglamento UE 165/2014 y está en concreto viene para tratar la modificación que se ha hecho de los dos reglamentos por la aprobación del Paquete de Movilidad**. Este tipo de documento están elaborados por el Ministerio con motivo de hacérselo llegar a las Comunidades Autónomas y a los diferentes agentes que se dedican a la inspección de transporte.

Añadir que sobre este documento y su contenido desde la **Confederación (CETM)** se han puesto en contacto con la Subdirección de Inspección para que explicasen el contenido de la misma, pues como podréis observar existen elementos que afectan de forma severa a la actividad de las empresas.

La **Instrucción** viene dividida en **dos partes**:

- **Parte A:** que trata sobre la aplicación del Reglamento 561/2006 sobre tiempos de conducción y descanso.
- **Parte B:** que trata sobre la aplicación del Reglamento 165/2014 sobre el uso del tacógrafo en el transporte por carretera.

A continuación, veremos que contiene cada una de estas dos partes.

1. PARTE A

Esta parte se inicia explicando cual es el ámbito de aplicación del Reglamento 561/2006 y en qué casos no se debe aplicar el mismo, poniendo ejemplos de las situaciones en las que sí se aplicaría y en cuáles no. También añaden las excepciones que España ha incluido a la aplicación de este reglamento en el Real Decreto 640/2007.

En este punto se hace hincapié en cuando un transporte se considera que está bajo el convenio AETR y cuando no. Importante cuestión pues si se da que el transporte está bajo una operación del convenio AETR el Reglamento no será de aplicación. También se pone énfasis en que se denominan "Residuos domésticos" y que no, pues el transporte de este tipo de mercancías está exento de cumplir con el Reglamento.

Seguidamente se tratan los tiempos de conducción y descanso y se explica cuáles son estos y cómo funcionan, facilitando imágenes y esquemas de cómo se reparten los tiempos de conducción (diaria, semanal y bisemanal) y los tiempos de descanso (diario y semanal) junto con las reducciones y ampliaciones de estos.

Aquí se empiezan a incluir las posibles infracciones que se pueden cometer en esta materia y se menciona la pérdida de honorabilidad. Cuando se menciona esta se hace de tal manera que **da a entender al que lo lee que con la comisión de alguna de las infracciones se pierde directamente la honorabilidad, siendo esto completamente falso.**

Esta redacción la podemos encontrar a lo largo de la Instrucción y como antes se dijo, genera en el que la lee la sensación que la pérdida de la honorabilidad es automática, pudiendo crear en el la idea de que esto es así. Teniendo en cuenta a quien se dirige esta Instrucción Circular (los agentes quienes van a aplicar estas normas) es cuanto menos preocupante que los mismos creen que esto es así cuando es totalmente lo contrario a la realidad. Y esto podría provocar que los mismos Agentes, sin ningún tipo de mala intención, **asusten a las empresas, autónomos y conductores con la pérdida de honorabilidad y desinformen a estos conllevando una posible indefensión al hacer entender una cosa cuando es la contraria.** Todo esto provocado por cómo es la redacción de lo que se entiende la guía básica de los Agentes a la hora de aplicar estos Reglamentos.

Continuando con los contenidos de esta Parte A, se explica cómo deben de tomarse las pausas obligatorias que todo conductor debe tomar cuando lleva cuatro horas y media de conducción. Como en la parte anterior se utilizan varios gráficos para explicar cómo se puede tomar esta pausa.

En este apartado se hace ver como se debe de entender las pausas cuando estas se dividen, para conocer o no si de verdad existe algún tipo de infracción o se está cumpliendo adecuadamente.

La Instrucción continúa explicando los diferentes tipos de descanso que hay, utilizando como viene haciendo, tablas y esquemas para ello. Trata tanto el descanso diario, en su versión normal y reducida; el descanso semanal, en su versión normal y reducida; así como debe recuperarse estos descansos cuando los mismos se disfrutan en su versión reducida.

También se incluye una de las novedades del Paquete de Movilidad y es la **posibilidad de tomar dos descansos semanales reducidos consecutivos cuando se está realizando una operación de transporte internacional.** Se explica en qué casos se puede entender que están bien tomados esos descansos y en qué casos no y como se deben compensar.

Aparecen también dos elementos que son clave en el Paquete de Movilidad: la toma del descanso semanal normal en el vehículo y la obligación de regreso a casa del conductor cada 4 semanas.

El último de estos dos elementos se incluye en relación con la posibilidad de tomar dos descansos semanales reducidos cuando se lleva a cabo una operación internacional, pues según se indica, la obligación de regresar a casa hace que siempre el descanso semanal normal con la compensación se deba tomar en el Estado de establecimiento de la empresa.

Y sobre la prohibición de tomar el descanso semanal normal en la cabina se indica que en carretera solo se controlaran los descansos que se estén efectuando en el momento del control nunca los que ya se han tomado.

2. PARTE B

En esta Parte B se trata la aplicación del Reglamento 165/2014 sobre el tacógrafo en el transporte por carretera.

Como en la anterior, esta parte se inicia indicando en que situaciones se aplica este Reglamento y en que situaciones se está exenta su aplicación.

A continuación, se muestra cuáles son las obligaciones del conductor al respecto del uso del tacógrafo. Así como este debe de utilizarlo. Se utilizan como es típico en esta Instrucción imágenes y esquemas para ejemplificar las diferentes situaciones que pueden darse.

Se indica cuales son las definiciones de "otros trabajos" y de "tiempo de disponibilidad", dando mucho énfasis en este último concepto. Se trata durante varias páginas tanto la definición del concepto y de cuando debe usarse en el tacógrafo este símbolo.

En esta parte de la Instrucción se indica que el **certificado de actividades**, también conocido como "leave letter", **ya no puede usarse** por la modificación llevada a cabo en la Directiva 2006/22, en la cual se ha cambiado por completo el apartado que creaba esta figura. Por lo tanto, **ahora todo aquello que se reflejaba en el certificado de actividades debe ser introducido manualmente en el tacógrafo por el conductor.**

Esto es así pues la **Administración entiende que esta parte de la Directiva ya ha entrado en vigor desdeñando el periodo de transposición que se impone en la misma modificación**, alegando que esta parte de la Directiva no se ve afectada por ese tiempo cuando en ninguna parte de la Directiva así lo hacen constar. Por lo tanto, nos encontramos ante un problema serio ya que la Administración mediante esta interpretación y su plasmación en esta Instrucción da vía libre a los Agentes a los que se les dirige, para que multen a todo aquel que vaya con el certificado de actividades correctamente cumplimentado, porque se ha entendido que esta parte de la Directiva ya está en vigor, no teniendo en cuenta principios básicos del Derecho europeo por los que las Directivas no son directamente aplicables si no hay un acto de transposición de las mismas o el tiempo dado para transponer se ha pasado. Y se indica mediante un cuadro que símbolos del tacógrafo corresponden a cada apartado del certificado.

En el penúltimo de los apartados se indica que tipo de documentación han de aportar los conductores en un control de carretera, y se indica que:

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

A partir del 31 de diciembre de 2024 se deberán aportar los del referido día y los 56 días anteriores.

Y por último termina el documento haciendo un listado de las diferentes infracciones que pueden darse por el incumplimiento del Reglamento 165/2013.

Se adjunta a la circular la Instrucción.