

NORMATIVA DE LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO DURANTE LA APLICACIÓN DEL ESTADO DE ALARMA EN ESPAÑA PARA LA GESTIÓN DE LA SITUACIÓN DE CRISIS SANITARIA OCASIONADA POR EL COVID-19.

POR CUARTA VEZ EN UN MES, SE VARÍAN LAS EXCEPCIONES A LA NORMATIVA DE TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO. NUNCA QUE SE RECUERDE HABÍA SUCEDIDO ALGO PARECIDO.

NUEVAMENTE NOS TOCA ESTUDIAR

Para hacer frente a esta situación, grave y excepcional, el Gobierno de España declaró el estado de alarma (14/03/2020). Otros países europeos actuaron con medidas similares en aplicación de su derecho interno.

La declaración del estado de alarma, conlleva la generación en cascada de ingente normativa, tanto de nueva creación como de modificación de la ya existente. Este hecho genera en muchas ocasiones dificultades de interpretación. El trabajo diario se complica, al tener que adaptar horarios de los conductores a las nuevas realidades de las empresas de los clientes, a los que se transportan las mercancías. Igualmente se ve afectado el transporte de viajeros por carretera, que ha tenido que adaptarse a reducciones en la oferta de transporte, consecuencia del descenso en la demanda.

Trataremos en este artículo, todo lo relacionado con los cambios habidos en materia de tiempos de conducción y descanso, en el transporte por carretera.

Desde la entrada en vigor del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, como autoridad competente, ha dictado las disposiciones normativas que se exponen a continuación, que afectan al transporte por carretera en materia de tiempos de conducción y descanso¹.

¹ Este artículo no entra a valorare las disposiciones en materia de bienestar animal en el transporte (RGTO. 1/2005)

BASE LEGAL DE LAS EXCEPCIONES A LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO.

El artículo 14.2, del Reglamento (CE) N.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, prevé que, en caso de urgencia, los Estados miembros puedan establecer excepciones temporales de lo dispuesto en los artículos 6 a 9, por un plazo máximo de treinta días, lo que se debe comunicar inmediatamente a la Comisión.

Este artículo está diseñado para permitir a los Estados miembros hacer frente a situaciones que presentan unas circunstancias excepcionales y repentinas que son inevitables y que no pueden preverse, en las que inesperadamente se hace imposible aplicar las disposiciones del Reglamento en su totalidad por un corto periodo de tiempo. La crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, se considera una circunstancia excepcional.

FORMATO QUE SE SIGUE

Las normativas que se muestran a continuación, siguen el orden sucesivo de publicación, las denominamos fases, las enumeraremos como FASE 1, FASE 2, y así sucesivamente hasta llegar al momento actual.

ENLACE A LA PÁGINA WEB OFICIAL DE LA COMISIÓN EUROPEA

Se recogen las excepciones a la normativa sobre tiempos de conducción y descanso, que han emitido otros países de la Unión Europea (textos en inglés). Se aconseja consultarla en caso de tener que realizar transporte internacional, ya que se actualiza frecuentemente.

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/temporary-relaxation-drivers-covid.pdf>

FASE 1

**[Resolución de 13 de marzo de 2020, de la Dirección General de Transporte Terrestre,](#)
por la que se exceptúa temporalmente el cumplimiento de las normas de tiempos
de conducción y descanso en los transportes de mercancías.**

En su artículo “primero”, se resolvía lo siguiente:

Primero.

Exceptuar temporalmente a las operaciones de transporte de mercancías afectadas por estas circunstancias del cumplimiento de las normas establecidas en los artículos 6 a 9 del Reglamento n.º 561/2006.

Comentarios del experto:

a). La excepción afectaba sólo al transporte de mercancías, por lo cual el transporte de viajeros, tenía que seguir cumpliendo la normativa en su conjunto.

b). La excepción representaba una excepción “total”, al cumplimiento de las disposiciones del RGTO. UE 561/2006, en lo relativo a “TIEMPOS DE CONDUCCIÓN”, “PAUSAS” Y “PERÍODOS DE DESCANSO”.

SITUACIÓN ACTUAL

ESTÁ DISPOSICIÓN ESTÁ DEROGADA

FASE 2

[Resolución de 16 de marzo de 2020, de la Dirección General de Transporte Terrestre,](#)
por la que se exceptúa temporalmente el cumplimiento de las normas de tiempos de conducción y descanso en los transportes de mercancías.

El texto articulado dicta lo siguiente:

Primero.

Exceptuar temporalmente a las operaciones de transporte de mercancías afectadas por estas circunstancias del cumplimiento de las normas establecidas en los artículos 6.1 y 8.6 del Reglamento n.º 561/2006.

Segundo.

Las excepciones previstas en el apartado primero serán de aplicación a los conductores que realicen operaciones de transporte de mercancías en todo el territorio nacional.

Estas exenciones serán de aplicación desde el día 14 de marzo de 2020 hasta el día 28 de marzo del 2020, ambos incluidos.

Tercero.

Queda sin efectos la Resolución de 13 de marzo de 2020, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se exceptúa temporalmente el cumplimiento de las normas de tiempos de conducción y descanso en los transportes de mercancías.

Comentarios del experto:

a). Por empezar por el final, puede afirmarse que lo anterior queda nulo, es decir, desaparece la excepción “total”.

b). La excepción afecta sólo al transporte de mercancías, por lo cual el transporte de viajeros, tiene que seguir cumpliendo la normativa en su conjunto. El ámbito territorial afectado, es el conjunto del Estado español.

c). La exención afecta al cumplimiento de cumplimiento de las normas establecidas en los artículos 6.1 y 8.6 del Reglamento n.º 561/2006.

¿De que tratan estos artículos?

Artículo 6

1. El tiempo diario de conducción no será superior a nueve horas. No obstante, el tiempo diario de conducción podrá ampliarse como máximo hasta 10 horas no más de dos veces durante la semana.

España, sin más ha declarado una exención de este artículo, por lo que pueden conducirse periodos de más de 9 horas, y de 10, sin especificar cuántos periodos puede hacerse. En España hay que respetar en consecuencia las pausas cada 4,5 horas; la conducción semanal de 56 horas y la bisemanal de 90 horas.

Artículo 8

6. En el transcurso de dos semanas consecutivas el conductor tendrá que tomar al menos:

— dos períodos de descanso semanal normal, o

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

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

España ha dejado sin efecto este artículo, sin más, por lo que pueden conducirse siete, ocho o los periodos que sean antes de realizar un descanso semanal

Conclusiones:

Aunque se exceptúe del tiempo de duración de la **CONDUCCIÓN MÁXIMA DIARIA**, de las modalidades de realizar el **DESCANSO SEMANAL** (normal/reducido) y del periodo de tiempo máximo para comenzar a realizarlo (tras como máximo 6 periodos de 24 horas), ambos parámetros (conducción diaria y descanso semanal) quedan condicionados por el **DESCANSO DIARIO** de 9 h. (descanso diario reducido) u 11 h (descanso normal), o 3 + 9 (descanso fraccionado), la **CONDUCCIÓN MÁXIMA SEMANAL** de 56 h. y de la **CONDUCCIÓN MÁXIMA BISEMANAL** de 90 h, que SI hay que seguir cumpliendo.

ESTÁ DISPOSICIÓN ESTUVO VIGENTE

HASTA LAS 24:00 HORAS DEL DÍA 28/03/2020

SITUACIÓN ACTUAL

ESTÁ DISPOSICIÓN ESTÁ DEROGADA

FASE 3

[Resolución de 26 de marzo de 2020, de la Dirección General de Transporte Terrestre,](#)
por la que se exceptúa temporalmente el cumplimiento de las normas de tiempos de conducción y descanso en los transportes de mercancías.

Esta resolución dicta lo siguiente:

Primero.

Exceptuar temporalmente a las operaciones de transporte de mercancías afectadas por estas circunstancias del cumplimiento de las normas establecidas en los siguientes artículos del Reglamento n.º 561/2006:

Artículo 6.1: Permitir extender la duración del período de conducción diaria siempre que se cumplan los requisitos establecidos para las pausas y para los descansos diarios y semanales.

Artículo 8.6: Reducir un descanso semanal de 45 horas a un descanso continuado de al menos 24 horas, sin necesidad de compensación.

Artículo 8.8: Permitir que el conductor tome su descanso semanal normal en el vehículo, siempre y cuando el vehículo vaya adecuadamente equipado para el descanso de cada uno de los conductores y esté estacionado.

Segundo.

Las excepciones previstas en el apartado primero serán de aplicación a los conductores que realicen operaciones de transporte de mercancías en todo el territorio nacional.

Estas exenciones serán de aplicación desde el día 29 de marzo de 2020 hasta el día 12 de abril del 2020, ambos incluidos.

Comentarios del experto:

a). Se clarifica la situación anterior, diciendo que “para alargar el tiempo de conducción diaria (9 o 10 h), hay que realizar, pausas, descansos diarios y descansos semanales.

b). No obligación de compensar en las tres semanas siguientes, los descansos diarios reducidos. Pero la cadencia se mantiene, es decir no pueden realizarse dos descansos semanales reducidos consecutivos.

c). Cuando corresponda realizar un descanso semanal normal, puede realizarse en cabina. Desde marzo del año 2019, no estaba permitida esta práctica, (STJ, asunto C-102/16).

ESTÁ DISPOSICIÓN ESTUVO VIGENTE

HASTA LAS 24:00 HORAS DEL DÍA 12/04/2020

SITUACIÓN ACTUAL

ESTÁ DISPOSICIÓN ESTÁ DEROGADA

FASE 4

[Resolución de 14 de abril de 2020, de la Dirección General de Transporte Terrestre,](#)
por la que se exceptúa temporalmente el cumplimiento de las normas de tiempos de conducción y descanso en los transportes de mercancías.

En esta resolución se dice lo siguiente:

Primero.

Exceptuar temporalmente a las operaciones de transporte de mercancías afectadas por estas circunstancias del cumplimiento de las normas establecidas en los siguientes artículos del Reglamento N.º 561/2006:

- **Artículo 6.1:** sustituir el límite de conducción diaria máximo de 9 horas por uno de 11 horas.
- **Artículo 8.1:** reducir los requisitos del descanso diario de 11 horas por uno de 9 horas.
- **Artículo 8.6:** posibilidad de tomar dos descansos semanales reducidos consecutivos de al menos 24 horas, siempre que:
 - el conductor tome al menos 4 períodos de descanso semanales en esas 4 semanas consecutivas, de los cuales al menos dos tendrán que ser períodos de descanso semanales normales de al menos de 45 horas;
 - no se requiere compensación de los descansos semanales reducidos².
- **Artículo 8.8:** permitir que el conductor tome su descanso semanal normal en el vehículo, siempre y cuando el vehículo vaya adecuadamente equipado para el descanso de cada uno de los conductores y esté estacionado.

² El autor del trabajo, realiza los cambios siguientes sobre el documento original del B.O.E, para la correcta comprensión del contenido: Convertir el indicador de viñeta “O” por el indicador de viñeta con el signo “•”.

Segundo.

Exceptuar temporalmente a las operaciones de transporte discrecional de viajeros que desarrollen su actividad en el sector agrícola, afectadas por estas circunstancias, del cumplimiento de las normas establecidas en el siguiente artículo del Reglamento n.º 561/2006:

– **Artículo 8.1:** reducir los requisitos del descanso diario de 11 horas por uno de 9 horas.

Tercero.

Las excepciones previstas en el apartado primero serán de aplicación a los conductores que realicen operaciones de transporte de mercancías en todo el territorio nacional.

Las excepciones previstas en el apartado segundo serán de aplicación a los conductores que realicen operaciones de transporte discrecional de viajeros³ que desplacen a trabajadores para el desarrollo de su actividad en el sector agrícolas, cuando el trayecto del servicio de que se trate no supere los 50 kilómetros, en todo el territorio nacional.

Estas exenciones serán de aplicación desde el día 13 de abril del 2020 hasta el día 31 de mayo del 2020, ambos incluidos.

Comentarios del experto:

- a) Se puede realizar conducción diaria de 11 horas todas las jornadas.
- b) Se puede realizar todas las jornadas descanso diario de 9 horas.
- c) Pueden realizarse un descanso semanal normal, seguido de uno reducido, o dos descansos semanales reducidos sin necesidad de compensar la reducción.
- d) La conducción máxima semanal sigue siendo de 56 horas, y la bisemanal máxima de 90 horas.
- e) Las pausas siguen siendo de 45 minutos, tras un periodo de conducción de 4 horas y 30 minutos.

³ Son transportes discretionales los que se llevan a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido.
Art. 64.1 Ley 16/1987 (LOTT)

CONTINENTAL no asume responsabilidad alguna en relación con el material y comentarios incluido en estas páginas.

Rogamos nos advierta de cualquier error u omisión que observe.