



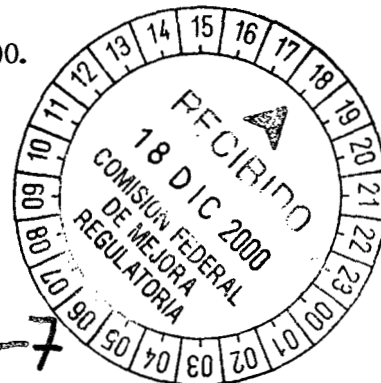
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

FORMA CG-1A

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE

4.- 1090/00

México D.F., a 18 de Diciembre de 2000.



LIC. CARLOS ARCE MACÍAS
DIRECTOR GENERAL DE LA COMISIÓN
FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
SECRETARÍA DE ECONOMÍA
P R E S E N T E.

10/016/100800-7

En relación a su oficio COFEME.00.452 de fecha 23 de noviembre del año en curso, mediante el cual envía dictamen preliminar a la Manifestación de Impacto Regulatorio relativa al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-033-SCT-2-2000, Transporte Terrestre - Límites máximos de velocidad para los vehículos de carga, pasaje y turismo que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal, me permito comentar a usted lo siguiente.

Respecto al comentario formulado al IMPACTO DE LA REGULACIÓN, en el sentido que existe una contradicción que pone en evidencia que la Norma en cita no representa un amplio impacto, en razón de que con la expedición en 1992 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, quedó sin efecto el Acuerdo de octubre 1982 a través del cual esa Secretaría estableció la obligatoriedad a la industria de incorporar a los vehículos destinados al servicio de autotransporte de personas y bienes, del sistema de registro gráfico de velocidad, por lo que la industria no incorporó a los vehículos que fabrica, este dispositivo.

En este contexto, es importante resaltar que conforme a lo que establece la Ley en cita, el Acuerdo quedó sin vigencia a partir del 1o de octubre de 1993, lo cual nos fue confirmado por la Dirección General de Normas mediante oficio DGN.312.04.2000.-2358 de fecha 8 del presente mes y año, del cual me permito anexar copia, y no existió por parte de esa Secretaría disposición alguna para exentar a la Industria de su cumplimiento, asimismo con la expedición de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal el 22 de diciembre de 1993, se ratifica esta disposición a través de su Artículo 39, al señalar que los vehículos de autotransporte de pasajeros, turismo y carga, deben contar con este dispositivo, por lo tanto nunca se dejó de regular tal disposición. En tal virtud, la Norma que nos ocupa no establece por primera vez la obligatoriedad de incorporar a las unidades dispositivos para el registro de su velocidad, y al no contar con una disposición técnica aplicable a este contexto, se hace necesaria su expedición, a efecto de que esta Unidad Administrativa no incurra en graves faltas jurídicas al no dar debido cumplimiento a la Ley y otorgar permisos para la prestación y explotación del servicio de autotransporte federal, a vehículos que no cumplan con este requisito.

Respecto a que la Norma contempla categorías adicionales que no estaban consideradas en los Acuerdos de la SCT, tal es el caso de los automóviles y camiones cuyo peso no excede de 11,000 kg, cabe precisar que la Norma no contempla a los automóviles y está enfocada a vehículos medianos y pesados, como son los tractocamiones que presentan un peso vehicular máximo de 9,000 kg, y a los camiones y autobuses cuyo peso se encuentra entre 6,000 y 7,000 kg.



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

Referente, al comentario formulado al punto **OBJETIVO DEL ANTEPROYECTO**, le comento que el anteproyecto de Norma que se analiza, en el rubro **OBJETIVO Y CAMPO DE APLICACIÓN**, señala: "La presente Norma establece los límites máximos de velocidad con que pueden circular los vehículos de autotransporte federal y privado de carga, pasaje y turismo en los caminos y puentes de jurisdicción federal dentro de la República Mexicana, así como la incorporación de dispositivos que permitan el registro y control de su velocidad", motivo por el cual se establece que las unidades cuenten con el dispositivo para el control gráfico o electrónico de velocidad que registre las condiciones de operación del vehículo.

En este sentido, los dispositivos con que se cuenta en el mercado así como los motores electrónicos que incorporan los vehículos, registran además de la velocidad de circulación, los tiempos de conducción, estacionamiento y cambio de conductor, por lo que no son requisitos que obliguen al transportista a cambiar el dispositivo o tipo de motor con que cuentan sus unidades, en este sentido y en caso de así requerirse esta Secretaría verificará a través de estos datos adicionales, que la unidad no ha rebasado los límites de velocidad establecidos en la Norma.

Se comenta que aún con las ampliaciones formuladas a la MIR, no se demuestra convincentemente que el uso del dispositivo contemplado sea la mejor opción regulatoria para verificar el cumplimiento de los límites de velocidad, por lo que se requiere información empírica que pudiera permitir evaluar la eficacia del dispositivo o justificar su implantación.

Sobre el particular, se tiene como antecedente que esa Secretaría con fecha 28 de julio de 1980, expidió el "Acuerdo que establece el control de la velocidad para vehículos propulsados por motor a diesel, destinados al servicio de autotransporte de personas y bienes", el cual tenía como propósito limitar la velocidad de las unidades a través de su tren motriz, estableciendo especificaciones de la relación final entre la caja de velocidades y el diferencial (relación corona-piñón), el cual se aplicaba a vehículos nuevos y se daba un período máximo de 10 meses, para que los vehículos en operación, incorporaran este tipo de tren motriz. Al respecto y debido a las nuevas tecnologías que se incorporaban en las unidades, este tipo de control quedó obsoleto y se convirtió en un freno para la industria, en tal virtud y derivado de las reuniones de trabajo con organismos públicos y privados, representantes de las empresas fabricantes, armadoras y distribuidoras, buscando otras alternativas que permitieran regular la velocidad de las unidades, se estructuró el Acuerdo de octubre de 1982, donde se implementó por primera vez que la velocidad se controlaría a través de su registro en forma gráfica, siendo a la fecha el mecanismo que se aplica a nivel internacional.

En este sentido y tomando como base las experiencias que en materia de seguridad se tiene en otros países como es la Unión Europea (se anexa copia de la normatividad correspondiente) y atendiendo que actualmente se cuenta en el mercado con motores electrónicos que registran la velocidad de las unidades, en la Norma que nos ocupa, se permite el uso de dispositivos para el registro gráfico que es como anteriormente se regulaba, o electrónico de velocidad donde se incluye a las nuevas tecnologías, con lo cual se da apertura a todo tipo de unidades independientemente de su año/modelo.



103.-

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

Con relación al comentario respecto a garantizar la inviolabilidad del dispositivo, ya que es posible que se alteren y con lo cual se perdería la efectividad de la Norma, recomendando elaborar una Norma sobre las especificaciones del instrumento, antes de requerirlo a todos los autotransportistas.

Se está de acuerdo en que se requiere garantizar la inviolabilidad de este dispositivo, motivo por el cual se hace necesaria la expedición de la Norma y a efecto de que no se convierta en letra muerta se establece como requisito que el fabricante garantice la inviolabilidad de su operación, lo cual se verificará a través de los operativos que instrumente esta Secretaría con los Inspectores de Vías Generales de Comunicación y la participación de la Policía Federal Preventiva, asimismo, se hará la propuesta correspondiente a la Dirección General de Normas para que se incluya en su Programa de Normalización 2001 la estructuración de la Norma para este tipo de dispositivos, toda vez que el tema recae en el ámbito de su competencia.

Por lo anterior, nuevamente me permito solicitar a esa Comisión a su merecido cargo nos pueda validar, y estar en posibilidad de publicar el Proyecto de Norma y abrir el período de consulta pública de sesenta días naturales conforme al procedimiento que establece la Ley de la materia, lo que permitirá con base en los comentarios que formulen los sectores involucrados en su aplicación, establecer en su caso, otros esquemas para el control de la velocidad y reducir el alto índice de accidentes generados por este concepto y los costos que implican, con lo cual se incrementa la seguridad en la red carretera en beneficio de los usuarios de las mismas.

Sin otro particular, reitero a usted mi más alta consideración y aprecio.

**SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCIÓN.
EL SUBSECRETARIO**

AARÓN DYCHTER POLTOLAREK

- c.c.p. Ing. José H. Aguilar Alcérrecas.- Director General de Autotransporte Federal.- Presente.
- c.c.p. Lic. Diego Tinoco Ariza Montiel.- Director General de Asuntos Jurídicos de la SCT.- Presente.
- c.c.p. Lic. Marilupe Reyes Retana Tello.- Directora General Jurídica de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.- Presente.



Estado de México, 2000-12-08

Ing. José H. Aguilar Alcerreca,
Director General de Autotransporte Federal,
Secretaría de Comunicaciones y Transportes,
Presente.

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 38, 39 y Tercero Transitorio de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN), 50 de su Reglamento, 23 del Reglamento Interior de ésta Secretaría y en alcance a mi oficio No. DGN.312.04.2000-2282 de fecha 30 de noviembre de 2000, por medio del cual se informó sobre la vigencia del Acuerdo del 19 de octubre de 1982 relativo a la obligación de que los vehículos automotores cuenten con un dispositivo para el control gráfico o electrónico de velocidad, le informo lo siguiente:

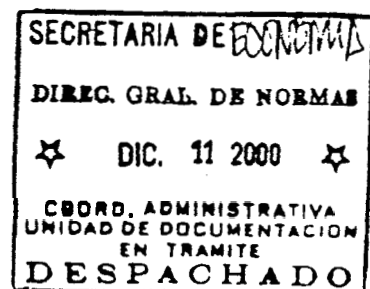
De conformidad con lo dispuesto por el artículo Tercero Transitorio de la LFMN, la fecha en que dicho Acuerdo dejó de tener vigencia, es la de el 1º de octubre de 1993, y no la de 1º de noviembre de 1998 como fue expresado en el oficio a que se hace mención, puesto que los quince meses de plazo a que se refiere dicho artículo transitorio, son a partir de la fecha de entrada en vigor de la LFMN, que es la de el 1º de julio de 1992 y no de la fecha en que la misma fue reformada.

Quedo a sus órdenes para cualquier información adicional.

Atentamente

El Director de Normalización

Juan Antonio Dorantes Sánchez



C.c.p. Lic. Carmen Quintanilla Madero.- Directora General de Normas.- Secretaría de Economía
Lic. Gustavo M. Saavedra Ordorika.- Director General de Industrias.- Secretaría de Economía.

Av. Puente de Tecamachalco 6, P.B., Sección Fuentes, Lomas de Tecamachalco, 53950, Naucalpan de Juárez, Estado de México, 729-9300, ext. 4127 y 4128, fax 729-9484. DGN en Internet www.secofi.gob.mx/dgn1.html

Tacógrafo Gráfico Digital DG-128

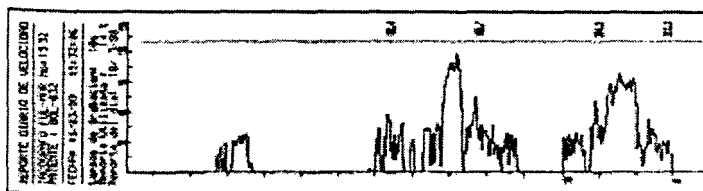
C/IMPRESORA



AL VALOR DE LA ESTRELLA

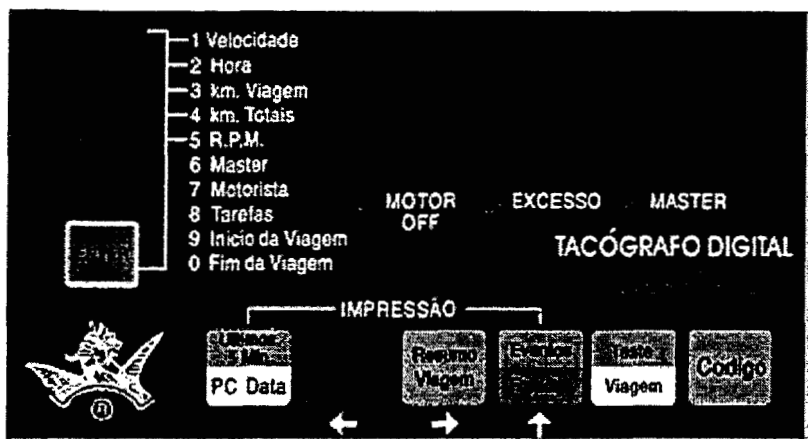
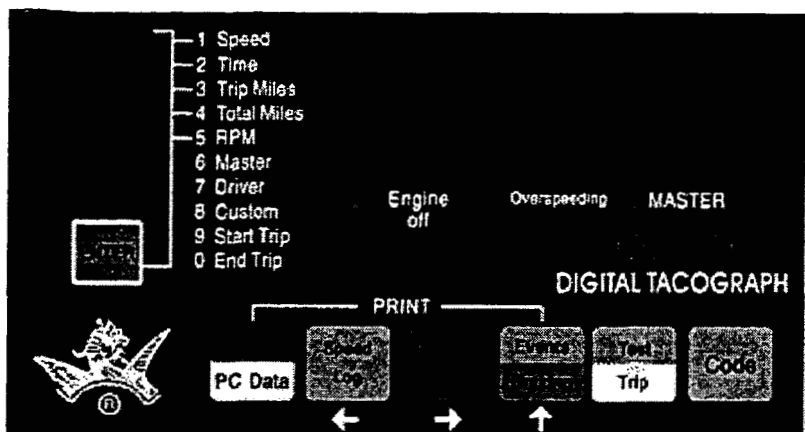
FUL-MAR

El Tacógrafo Gráfico Digital DG-128 es un dispositivo de alta precisión que registra y muestra en tiempo real los datos de velocidad y distancia recorrida. Su pantalla digital de 128x64 píxeles ofrece una visualización clara y detallada de la información. El dispositivo cuenta con un sensor de velocidad de alta precisión y un contador de distancia que puede ser reseteado en cualquier momento. Además, el DG-128 incluye una impresora integrada que permite imprimir directamente los datos registrados en un formato de fácil lectura. Este dispositivo es ideal para uso en vehículos comerciales y de transporte, donde la precisión y la facilidad de uso son fundamentales. Su diseño compacto y robusto lo hace resistente a las condiciones de uso en el campo. El Tacógrafo Gráfico Digital DG-128 es la solución más avanzada para el monitoreo de la velocidad y la distancia recorrida en vehículos modernos.

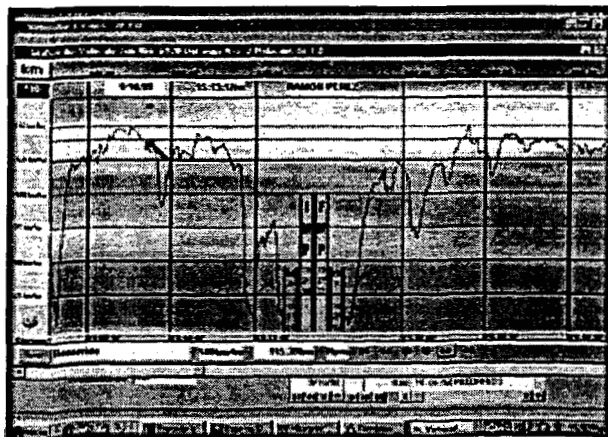


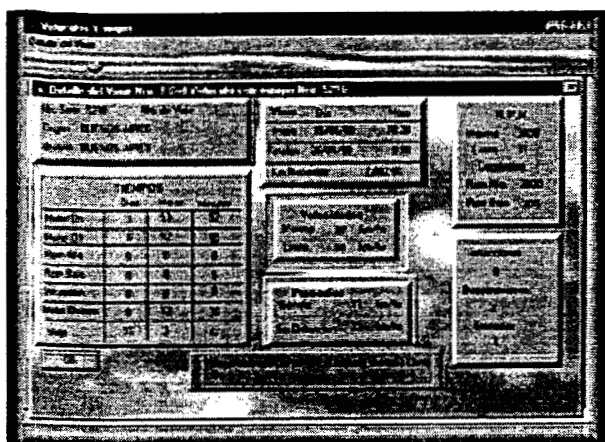
11/03/00

11/03/00 11:32:46



FILE EDIT VIEW AR:



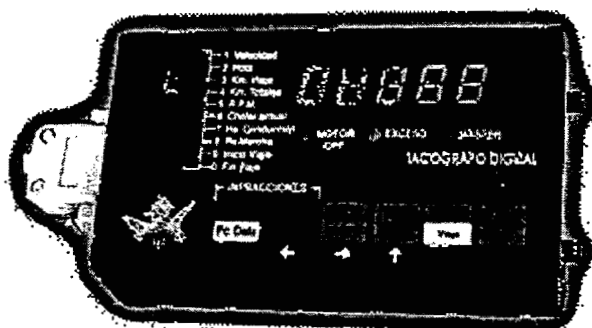


1. *Journal of the American Medical Association*, 1964; 191: 1001-1002.

FUL-MAR S.A.

Waleby
InterORGANIS

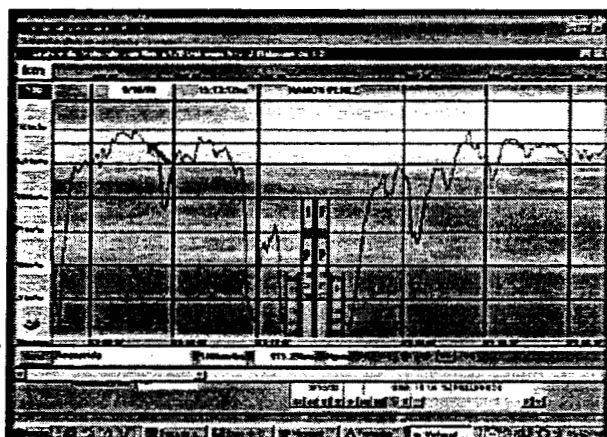
Tacógrafo Gráfico Digital DG-128 SIMPRESORA



MAV S.A.

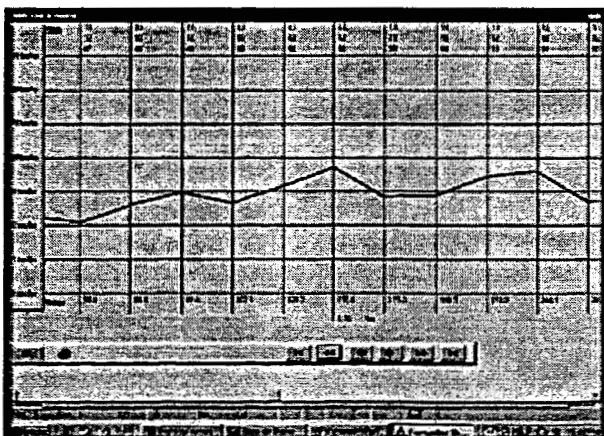
LIMITE DE VELOCIDAD

BASE DE DATOS: FUL-MAR:



Software interface showing a table titled "Control de Zonas de No S/N". The table contains multiple columns and rows of data, including numerical values and text labels.

| Fecha | Horario | Temperatura | Humedad | Velocidad | Presión | Altura | Velocidad | Presión | Altura |
|----------|---------|-------------|---------|-----------|---------|--------|-----------|---------|--------|
| 15/05/00 | 08:00 | 28.5 | 65 | 1.2 | 1013.2 | 1.5 | 1013.2 | 1.5 | 1013.2 |
| 15/05/00 | 09:00 | 29.2 | 68 | 1.3 | 1013.5 | 1.6 | 1013.5 | 1.6 | 1013.5 |
| 15/05/00 | 10:00 | 30.1 | 70 | 1.4 | 1013.8 | 1.7 | 1013.8 | 1.7 | 1013.8 |
| 15/05/00 | 11:00 | 31.0 | 72 | 1.5 | 1014.0 | 1.8 | 1014.0 | 1.8 | 1014.0 |
| 15/05/00 | 12:00 | 32.0 | 75 | 1.6 | 1014.2 | 1.9 | 1014.2 | 1.9 | 1014.2 |
| 15/05/00 | 13:00 | 33.0 | 78 | 1.7 | 1014.5 | 2.0 | 1014.5 | 2.0 | 1014.5 |
| 15/05/00 | 14:00 | 34.0 | 80 | 1.8 | 1014.8 | 2.1 | 1014.8 | 2.1 | 1014.8 |
| 15/05/00 | 15:00 | 35.0 | 82 | 1.9 | 1015.0 | 2.2 | 1015.0 | 2.2 | 1015.0 |
| 15/05/00 | 16:00 | 36.0 | 85 | 2.0 | 1015.2 | 2.3 | 1015.2 | 2.3 | 1015.2 |
| 15/05/00 | 17:00 | 37.0 | 88 | 2.1 | 1015.5 | 2.4 | 1015.5 | 2.4 | 1015.5 |
| 15/05/00 | 18:00 | 38.0 | 90 | 2.2 | 1015.8 | 2.5 | 1015.8 | 2.5 | 1015.8 |
| 15/05/00 | 19:00 | 39.0 | 92 | 2.3 | 1016.0 | 2.6 | 1016.0 | 2.6 | 1016.0 |
| 15/05/00 | 20:00 | 40.0 | 95 | 2.4 | 1016.2 | 2.7 | 1016.2 | 2.7 | 1016.2 |
| 15/05/00 | 21:00 | 41.0 | 98 | 2.5 | 1016.5 | 2.8 | 1016.5 | 2.8 | 1016.5 |
| 15/05/00 | 22:00 | 42.0 | 100 | 2.6 | 1016.8 | 2.9 | 1016.8 | 2.9 | 1016.8 |
| 15/05/00 | 23:00 | 43.0 | 102 | 2.7 | 1017.0 | 3.0 | 1017.0 | 3.0 | 1017.0 |



[illegible]

Microsoft Excel spreadsheet titled "Detailed and Yearly View: 12 of 12 for the company New 1971". The spreadsheet displays financial data for 1971, including a balance sheet and income statement. The balance sheet shows assets like Cash, Accounts Receivable, and Inventory, and liabilities like Accounts Payable and Long-Term Debt. The income statement shows revenue, cost of goods sold, and various expenses. The bottom of the screen shows the Windows taskbar with the date 11/11/80.

CHARACTERISTICS OF THE 43:

FUL-MAR S.A

Wholly by
InterORGANIS

calzadas separadas para cada sentido de circulación. Cuando circulen por carreteras de calzada **única** para ambos sentidos de circulación deberán llevar un vehículo piloto delante si circulan de día, **y** uno delante **y** otro detrás si circulan de noche **o** si **lo** hacen a velocidad inferior a la mitad de la genérica de la vía **o** si su anchura rebasa la mitad de la calzada.

El vehículo piloto está autorizado para utilizar la señal **V-2** mientras preste el servicio, la cual deberá ser desmontada inmediatamente la finalizar el mismo.

3. Cuando superen alguno de **los** límites fijados en el apartado anterior:

La velocidad máxima de circulación permitida será fijada en dicho apartado

Podrán circular de noche salvo cuando en la autorización especial de circulación se determine **lo** contrario.

Deberán llevar un vehículo piloto detrás cuando circulen por vías con calzadas separadas para cada sentido de circulación. Cuando circulen por carreteras de calzada **única** para ambos sentidos de circulación llevarán uno delante **y** otro detrás.

El vehículo piloto está autorizado para utilizar la señal **V-2** mientras preste el servicio, la cual deberá ser desmontada inmediatamente **al** finalizar el mismo.

Los vehículos de más de 4 m de anchura cuyo itinerario discorra por vías de calzada **única** para ambos sentidos de circulación, **y' los** vehículos de más de 5,50 m de anchura cuyo itinerario discorra por vías de calzadas separadas para cada sentido de circulación, precisarán acompañamiento de las Fuerzas de Vigilancia del Tráfico, debiendo dar cuenta con **72** horas de antelación a la Jefatura de dichas Fuerzas en la provincia de partida del lugar, fecha **y** hora del inicio del viaje e itinerario previsto".

2. Se modifican **los** siguientes artículos: **14**; **28**, número **6**; el Anexo **II**, apartados A y **B**; el Anexo **XI**; **y** se añade el apartado **F**) al Anexo **XIII**, del Reglamento General de Vehículos, aprobado por real Decreto **2822/1998**, de 23 de diciembre.

A. Artículo 14. Masas y dimensiones.

El artículo 14 queda redactado en **los** siguientes términos:

"Artículo 14 Masa y dimensiones:

1. La puesta en circulación de los vehículos se ajustará en cuanto a sus masas, dimensiones y presión sobre el pavimento, a lo establecido en la reglamentación que recoge en el Anexo I y a las disposiciones que se determinan en el Anexo IX de este reglamento
2. Los vehículos que, por razón de la carga indivisible transportada, excedan de

las masas o dimensiones máximas determinadas en los Anexos expresados en el párrafo anterior, podrán circular siempre que vayan provistos de autorización especial de circulación que expedirá el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, de acuerdo con lo determinado en el Anexo XIII, conforme a las normas establecidas en el Reglamento General de Circulación.

A estos efectos, se entiende por carga indivisible aquélla que para su transporte por carretera no puede dividirse en dos o más cargas sin coste o riesgo innecesario de daños y que debido a sus dimensiones a masas, no pueda ser transportada por un vehículo de motor, remolque, tren de carreteras o vehículo articulado que se ajuste en todos los sentidos a las masas y dimensiones máximas autorizadas.

3. Los vehículos especiales que sobrepasen permanentemente las masas o dimensiones máximas establecidas en los Anexos I y IX citados no precisarán de autorización especial previa y circularán conforme a las normas previstas en el Reglamento General de Circulación.

A. Artístico 28. Matriculación de los vehículos.

El número 6 queda redactado en los siguientes términos:

"6 Los trenes turísticos ajustarán su circulación a lo dispuesto en el Anexo III del Reglamento General de Circulación.

B. Anexo II. Tren turístico.

La definición de tren turístico contenido en el Anexo II. A y B.80 queda modificada en los siguientes términos:

"Tren turístico: Vehículo especial constituido por un vehículo tractor y uno o varios remolques, concebido y construido para el transporte de personas con fines turísticos, con velocidad máxima limitada y sujeto a las normas contenidas en el Anexo III del Reglamento General de

Circulación".

C. Anexo **XI**. Señal V-2

Los números 2.2, 2.3, 2.4 y 2.5 del Anexo **XI**. Señal V-2, tendrán el siguiente contenido:

2.2. Los tractores agrícolas, maquinaria agrícola y demás vehículos especiales que no superen las masas o dimensiones máximas determinadas en los Anexos **I y IX** de este Reglamento, tanto de día como de noche, siempre que circulen por vías de uso público a una velocidad que no supere los 40 Kilómetros por hora. Están exentos de la obligación de instalar dicha señalización luminosa los motocultores y máquinas equiparadas. En caso de avería de esta señal luminosa deberá utilizarse la luz de cruce, junto con la señal de emergencia si se dispone de ella.

2.3. Los vehículos descritos en el apartado anterior que superen tales masas o dimensiones máximas y los vehículos en régimen de transporte especial, de acuerdo con lo prescrito en el Anexo **III** del Reglamento General de Circulación

4. Las columnas militares, en las unidades de cabeza y cola.
5. Vehículos piloto, de acompañamiento o escolta privados, cuando presten servicios en la circulación de vehículos especiales y en régimen de transporte especial y manifestaciones deportivas";

A. Anexo **XIII**. Matriculación.

Se añade el apartado **F)** al Anexo **XIII**. Matriculación, que tendrá el siguiente contenido:

F) Autorizaciones especiales de circulación.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 14, apartado 2 de este Reglamento y para el supuesto previsto en el mismo, el interesado deberá aportar a los efectos del artículo 28, apartado 4, párrafo segundo del presente Reglamento, solicitud en impreso modelo oficial que facilitará el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, en sus Servicios Centrales y Periféricos, a la que se acompañarán los documentos siguientes:

1. Los relativos a la identidad y representación se especifican en el apartado A), número **1º y 3º** de este Anexo.
2. Original o fotocopia cotejada de la tarjeta **ITV**, con la inspección periódica en vigor, que acredite que las masas del transporte no sobrepasan las máximas técnicas admisibles certificadas en la misma.
3. Original o fotocopia cotejada de la autorización de transporte o licencia comunitaria de transporte según proceda.
4. Croquis del vehículo y la distribución de su carga, con expresión de la masa total, de la masa por eje, de la presión sobre el pavimento, de la distancia entre ejes, y de las dimensiones máximas incluida la carga.

Las autorizaciones serán expedidas:

- a. Cuando el recorrido discurra por una sola provincia, por la Jefatura de Tráfico de la misma, previo informe vinculante de los titulares de las vías por las que se pretenda circular, que se circunscribirá exclusivamente a la compatibilidad de la circulación en relación con la infraestructura de la carretera.
- b. Cuando el recorrido discurra por dos o más provincias de una misma Comunidad Autónoma, por la Jefatura de Tráfico de la provincia de origen, previo informe al que se refiere el apartado anterior.
- c. Cuando el recorrido discurra por más de una Comunidad Autónoma, por los Servicios Centrales del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, previo informe al que se refiere al apartado a)".

DISPOSICIONES ADICIONALES.

Primera.

A los efectos de lo dispuesto en la Disposición Final **Única**, número 2, de la Ley **43/1999**, de **25** de noviembre, sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo, las normas que afectan a los elementos de seguridad, no serán exigibles a los conductores de bicicletas que circulen por vías de acceso al territorio español y justifiquen que en su país de origen no son obligatorias, debiéndose proveer de los mismos en el primer lugar en que se expendan dichos elementos de seguridad.

Segunda.

Por el Ministerio de Fomento se diseñará e incluirá en el Catálogo Oficial de Señales de Circulación y Marcas Viales de la señal prevista en el artículo **38.1.3.**

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

La obligación impuesta en el artículo 118.1 párrafo tercero a los ciclistas de los casco de protección cuando circulen por vías interurbanas no será exigible hasta pasados seis meses de la entrada en vigor del presente Real Decreto.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA.

Quedan derogados el artículo 108 y el Anexo 2 del Código de la Circulación, y cuantas disposiciones de igual o inferior rasgo se opongan al presente Real Decreto.

DISPOSICIONES FINALES.

Primera.

El presente Real Decreto entrará en vigor al mes de su aplicación en el boletín Oficial del Estado.

Segunda.

Se faculta a los Ministros del Interior y de Fomento, en el ámbito de sus respectivas competencias, para modificar por Orden los anexo de este Real Decreto, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación y Reglamento General de Vehículos.













Volver




Velocidades mínimas, -

Cuando un vehículo no puede ~~a~~/cruzar la velocidad mínima y exista peligro de ~~a~~cruce, se deberá utilizar durante la circulación la señal de emergencia. (Luces intermitente).



EN LA UNIÓN EUROPEA

-  Todo sobre la Unión Europea
-  Publicaciones y Documentos de la U.E.
-  Repertorio Legislativo Comunitario sobre Transporte
 - Tratado constitutivo de la Comunidad Europea (Artículos 70 a 80)
 - Legislación Vigente
 - Medidas Nacionales de Transposición
-  Legislación en preparación
 - Propuestas de la Comisión
 - Consejo de la Unión (Transportes)
 - Dictamen del Comité de las Regiones
 - Jurisprudencia reciente del Tribunal de Justicia
-  Reglamento Nº 3820/85, sobre tiempos de conducción
-  Reglamento Nº 3821/85, relativo al tacógrafo
-  Reglamento Nº 3298/94, relativo a los Ecopuntos
-  Reglamento Nº 1524/96, modificación al 3298/94
-  Reglamento Nº 2135/98, relativo al tacógrafo digital
-  Directiva 96/26/CE relativa al acceso a la profesión de transportista y reconocimiento recíproco de los diplomas

EN LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS**LEGISLACIÓN INTERNACIONAL****LEGISLACIÓN SOBRE TRÁFICO**

-  Repertorio de Legislación Española sobre Tráfico
-  R.D. Reglamento General de Conductores
-  R.D. 1110/1999 de 25.6.99 Modificación Reglamento General de Conductores

OTRAS LEGISLACIONES DE INTERÉS PARA EL TRANSPORTE

-  [Aclaraciones sobre la Ley y el Reglamento de Prevención de Riesgos Laborales \(Archivo Ms. Word\)](#)
-  [Modificación de la Ley de Procedimiento Administrativo \(Archivo Ms. Word\)](#)



Plataforma Interactiva Mundial
del Transporte y la Logística



Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera

Modificaciones posteriores:

Modificado por 390R3314 (DO L 318 17.11.90 p.20)

Modificado por 390R3572 (DO L 353 17.12.90 p.12)

Modificado por 392R3688 (DO L 374 22.12.92 p. 12)

Modificado por 194N

Recogido en 294A0103(63) (DO L 001 03.01.94 p.422)

Derogado por 394D0451 (DO L 187 22.07.94 p.9)

Modificado por 395R2479 (DO L 256 26.10.95 p.8)

Modificado por 397R1056 (DO L 154 12.06.97 p.21)

Modificado por 398R2135 (DO L 274 09.10.98 p. 1)

REGLAMENTO (CEE) N° 3821/85 DEL CONSEJO

de 20 de diciembre de 1985 relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera.

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y , en particular , su artículo 75.

Vista la propuesta de la Comisión (1).

Visto el dictamen del Parlamento Europeo (2).

Visto el dictamen del Comité económico y social (3).

Considerando que el Reglamento (CEE) n ° 1463/70 (4) , modificado en último lugar por el Reglamento (CEE) n ° 2828/77 (5) , ha introducido un aparato de control en el sector de los transportes por carretera;

Considerando que, habida cuenta de las modificaciones que se exponen seguidamente, es conveniente, por razones de claridad, reunir en un texto único el conjunto de disposiciones aplicables en la materia y , por consiguiente, derogar el Reglamento (CEE) n ° 1463/70; que, no obstante, es conveniente mantener en vigor , durante un periodo determinado, la exención prevista en el apartado 1 del artículo 3 para determinados transportes de viajeros ;

Considerando que la utilización de un aparato de control que indique los bloques de tiempos contemplados en el Reglamento (CEE) n ° 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (6), puede garantizar un control eficaz de dichas disposiciones;

Considerando que únicamente puede imponerse la obligación de utilizar un aparato de control de este tipo a los vehículos matriculados en los Estados miembros; que, por otra parte, algunos de estos vehículos pueden excluirse sin inconvenientes del ámbito de aplicación del presente Reglamento ;

Considerando que los Estados miembros deben estar facultados, con autorización de la Comisión, para dispensar a determinados vehículos de la aplicación del presente Reglamento en circunstancias excepcionales; que , en casos de urgencia, es preciso que dichas dispensas puedan concederse para un tiempo limitado sin previa autorización de la Comisión;

Considerando que, para que resulte eficaz, el aparato de control debe tener un funcionamiento seguro y un modo de empleo fácil , y ha de estar concebido de modo que excluya al máximo las posibilidades de fraude; que, a tal fin, es necesario en particular que el aparato de control facilite a cada conductor, en hojas individuales, las indicaciones de los distintos bloques de tiempo de forma suficientemente precisa y fácilmente identificable;

Considerando que un registro automático de otros elementos de la marcha del vehículo, tales como la velocidad y

recorrido, puede contribuir notablemente a la seguridad en carretera y a la conducción racional de aquél y que, por consiguiente, parece oportuno prever que el aparato los registre asimismo;

Considerando que es necesario establecer normas comunitarias para la construcción e instalación de los aparatos de control y prever un procedimiento de homologación CEE, con objeto de evitar, en el territorio de los Estados miembros, cualquier obstáculo a la matriculación, puesta en circulación o utilización de dichos aparatos;

Considerando que, en caso de discrepancias sobre una homologación CEE entre los Estados miembros y siempre que los Estados de que se trate no hubieran llegado a un acuerdo en un plazo de seis meses, es conveniente que la Comisión pueda decidir la controversia mediante Decisión;

Considerando que, a los efectos de la aplicación del presente Reglamento y en prevención de abusos, resultaría útil la expedición de una copia de sus hojas de registro a los conductores que la soliciten;

Considerando que los objetivos de control de los tiempos de trabajo y de descanso precedentemente contemplados requieren que los empresarios y los conductores hayan de velar por el buen funcionamiento del aparato, mediante el cumplimiento riguroso de las operaciones exigidas por la regulación;

Considerando que, como consecuencia de la sustitución de la semana móvil por la semana fija, deben modificarse las disposiciones relativas al número de hojas de registro que debe llevar consigo el conductor;

Considerando que el progreso de la técnica requiere una rápida actualización de las disposiciones técnicas definidas en los Anexos del presente Reglamento; que, para facilitar la aplicación de las medidas necesarias a tal fin, es conveniente prever un procedimiento de estrecha cooperación entre los Estados miembros y la Comisión en el seno de un Comité consultivo;

Considerando que es conveniente que los Estados miembros intercambien las informaciones disponibles sobre las infracciones que se hubieren comprobado;

Considerando que, para garantizar un funcionamiento seguro y regular del aparato de control, es conveniente prever condiciones uniformes para las verificaciones y controles periódicos a los que deberá someterse el aparato instalado,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

Principios y ámbito de aplicación

Artículo 1

El aparato de control, tal como se define en el presente Reglamento, deberá cumplir en lo que se refiere a las condiciones de construcción, instalación, utilización y control, las disposiciones del mismo, incluidos los Anexos I y II.

Artículo 2

A los fines del presente Reglamento, serán aplicables las definiciones que figuran en el artículo 1 del Reglamento (CEE) n° 3820/85.

Artículo 3

1. El aparato de control, se instalará y utilizará en los vehículos destinados al transporte por carretera de viajeros o de mercancías, matriculados en un Estado miembro, con excepción de los vehículos contemplados en el artículo 4 y en el apartado 1 del artículo 14 del Reglamento (CEE) n° 3820/85.

2. Los Estados miembros podrán dispensar de la aplicación del presente Reglamento a los vehículos contemplados en el apartado 1 del artículo 13 del Reglamento (CEE) n° 3820/85. Los Estados miembros informarán a la Comisión de las dispensas concedidas en virtud del presente apartado.

3. Los Estados miembros, previa autorización de la Comisión, podrán dispensar de la aplicación del presente Reglamento a los vehículos destinados a los transportes contemplados en el apartado 2 del artículo 13 del Reglamento (CEE) n° 3820/85. En caso de urgencia, podrán conceder una dispensa temporal no superior a treinta días, que se notificará inmediatamente a la Comisión. La Comisión notificará a los otros Estados miembros las dispensas concedidas en virtud del presente apartado.

4. Para los transportes nacionales, los Estados miembros podrán exigir, a todos los vehículos para los que no lo exige el apartado 1, la instalación y utilización de un aparato de control con arreglo al presente Reglamento.

CAPÍTULO II

Homologación

Artículo 4

Cada solicitud de homologación CEE para un modelo de control o de hoja de registro, acompañada de los documentos descriptivos adecuados, deberá ser presentada al Estado miembro por el fabricante o por su mandatario. Para un mismo modelo de aparato de control o de hoja de registro, dicha solicitud podrá presentarse únicamente a un Estado miembro.

Artículo 5

Cada Estado miembro concederá la homologación CEE a cada modelo de aparato de control o cada modelo de hoja de registro que se ajuste a lo dispuesto en el Anexo I, siempre que esté en condiciones de velar por la conformidad de la producción con el modelo homologado.

Las modificaciones o adiciones a un modelo homologado deberán someterse, ante el Estado miembro que hubiere concedido la homologación CEE inicial a una homologación CEE de modelo complementario.

Artículo 6

Los Estados miembros asignarán al solicitante una marca de homologación CEE que se ajuste al modelo establecido en el Anexo II para cada modelo de aparato de control o de hoja de registro que homologuen en virtud del artículo 5.

Artículo 7

Las autoridades competentes del Estado miembro al que se haya presentado la solicitud enviarán a las de los otros Estados miembros, en el plazo de un mes, una copia de la ficha de homologación, acompañada de una copia de los documentos descriptivos necesarios, o bien les comunicarán la denegación de homologación, para cada modelo de aparato de control o de hoja de registro que homologuen o cuya homologación denieguen; en caso de denegación, comunicarán las razones de la decisión.

Artículo 8

1. Si el Estado miembro que hubiere procedido a la homologación CEE contemplada en el artículo 5 comprobare que determinados aparatos de control u hojas de registro que lleven la marca de homologación CEE por él asignada no se ajustan al modelo homologado, adoptará las medidas necesarias para garantizar la conformidad de la producción con el modelo. Dichas medidas podrán llegar, en su caso, a la retirada de la homologación CEE.

2. El Estado miembro que haya concedido una homologación CEE deberá revocarla si se estimare que el aparato de control o la hoja de registro objeto de la homologación no se ajustan al presente Reglamento, incluidos sus Anexos, o presentan en su utilización, un defecto de carácter general que las hace inadecuadas para su destino.

3. Si el Estado miembro que hubiere concedido una homologación CEE fuere informado por otro Estado miembro de la existencia de uno de los casos contemplados en los apartados 1 y 2, adoptará asimismo, previa consulta a este último, las medidas previstas en dichos apartados, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 5.

4. El Estado miembro que comprobare la existencia de uno de los casos previstos en el apartado 2 podrá suspender hasta nuevo aviso la puesta en el mercado y la puesta en servicio de los aparatos de control o de las hojas. Lo mismo ocurrirá en los casos previstos en el apartado 1 para los aparatos de control o las hojas dispensadas de la comprobación inicial CEE si el fabricante, previo aviso, no los adecua al modelo aprobado o a los requisitos del presente Reglamento.

En cualquier caso, las autoridades competentes de los Estados miembros se informarán mutuamente e informarán a la Comisión, en el plazo de un mes, de la retirada de las homologaciones CEE concedidas y de las demás medidas adoptadas con arreglo a los apartados 1, 2 y 3, así como de las razones que justifiquen tales medidas.

5. Si el Estado miembro que ha procedido a una homologación CEE impugnara la existencia de los casos, previstos en los apartados 1 y 2, de los que se le ha informado, los Estados miembros interesados procurarán resolver la controversia. Se mantendrá informada a la Comisión.

Si, en un plazo de cuatro meses a partir de la información contemplada en el apartado 3, las conversaciones entre los Estados miembros no hubieren llegado a un acuerdo, la Comisión, previa consulta a los expertos de todos los Estados miembros y estudio de todos los factores correspondientes, por ejemplo económicos y técnicos, adoptará en un plazo de seis meses una decisión, que se notificará a los Estados miembros interesados y se comunicará simultáneamente a los otros Estados miembros. La Comisión fijará, según los casos, el plazo de entrada en vigor de su decisión.

Artículo 9

1. El solicitante de la homologación CEE para un modelo de hoja de registro deberá especificar en su solicitud el modelo o modelos de aparatos de control para los que va a utilizarse dicha hoja y facilitará, a los fines de ensayo de la hoja, un aparato adecuado del tipo o tipos correspondientes.

2. Las autoridades competentes de cada Estado miembro indicarán en la ficha de homologación del modelo de la hoja de registro el modelo o modelos de aparatos de control para los que puede utilizarse el modelo de hoja.

Artículo 10

Si el aparato llevare la marca de homologación CEE prevista en el artículo 6 y la placa de instalación mencionada en el artículo 12, los Estados miembros no podrán denegar la matriculación ni prohibir la puesta en circulación o el uso de los vehículos equipados con el aparato de control por motivos inherentes a tal equipamiento.

Artículo 11

Cada decisión por la que se deniegue o retire la homologación de un modelo de aparato de control o de hoja de registro adoptada en virtud del presente Reglamento, deberá estar precisamente motivada. Será notificada al interesado, indicando los recursos que ofrezca la legislación en vigor en los Estados miembros y los plazos en los que pueden presentarse dichos recursos.

CAPÍTULO III **Instalación y control**

Artículo 12

1. Únicamente podrán realizar las operaciones de instalación y reparación del aparato de control los instaladores o talleres autorizados a tal fin por las autoridades competentes de los Estados miembros, una vez oído, si así lo exigieren dichas autoridades, el dictamen de los fabricantes autorizados.

2. El instalador o taller autorizado pondrá una marca especial en los precintos que aplique. Las autoridades competentes de cada Estado miembro llevarán un registro de las marcas utilizadas.

3. Las autoridades competentes de los Estados miembros se informarán mutuamente de la lista de instaladores o talleres autorizados y se facilitarán una copia de las marcas utilizadas.

4. La conformidad de la instalación del aparato de control con los requisitos del presente Reglamento estará certificada por la placa de instalación fijada en las condiciones previstas en el Anexo I.

CAPÍTULO IV **Disposiciones relativas a la utilización**

Artículo 13

El empresario y los conductores deberán velar por el buen funcionamiento y la correcta utilización del aparato

Artículo 14

1 . El empresario entregará a los conductores un número suficiente de hojas de registro, habida cuenta del carácter individual de dichas hojas, de la duración del servicio y de la obligación de sustituir, en su caso, las hojas estropeadas o que hubiere retirado un agente encargado del control. El empresario únicamente facilitará a los conductores hojas de un modelo homologado que puedan utilizarse en el aparato instalado en el vehículo.

2 . La empresa conservará debidamente las hojas de registro durante un año por lo menos después de su utilización y facilitará una copia de las mismas a los conductores interesados que así lo soliciten. Las hojas deberán presentarse o entregarse cuando los agentes encargados del control lo soliciten .

Artículo 15

1 . Los conductores no deberán utilizar hojas de registro manchadas o estropeadas. A tal fin, éstas deberán estar protegidas adecuadamente .

En caso de deterioro de una hoja que contenga registros, los conductores deberán adjuntar la hoja deteriorada a la hoja de reserva que se haya utilizado en su lugar .

2 . Los conductores utilizarán hojas de registro todos los días que conduzcan, a partir del momento en que tomen a su cargo el vehículo. La hoja de registro no se retirará antes de que finalice el período de trabajo diario, excepto si se autorizare su retirada. No podrá utilizarse ninguna hoja de registro durante un período mayor que aquel para el que se hubiere previsto .

Cuando, como consecuencia de su alejamiento del vehículo, los conductores no puedan utilizar el aparato instalado en el mismo, los bloques de tiempos indicados en las letras b) , c) y d) del segundo guión del apartado 3 deberán consignarse de forma legible y sin manchar las hojas, a mano, automáticamente o por otros medios .

Cuando haya más de un conductor en el vehículo, realizarán en las hojas de registro las modificaciones necesarias, de manera que las informaciones contempladas en los puntos 1 a 3 de la Sección II del Anexo I estén recogidas en la hoja del conductor que lleve efectivamente el volante.

3 . Los conductores :

- velarán por la concordancia entre el marcado horario de la hoja y la hora oficial del país de matriculación del vehículo ,

- accionarán los dispositivos de conmutación que permitan registrar por separado y de modo diferenciado los períodos de tiempo siguientes :

- a) con el signo * : el tiempo de conducción ;

- b) con el signo * : los demás tiempos de trabajo ;

- c) con el signo * : el tiempo de disponibilidad , a saber :

- el tiempo de espera, es decir, el período durante el cual los conductores no están obligados a permanecer en su puesto de trabajo, excepto para responder a posibles llamadas con objeto de emprender o de reemprender la conducción o de realizar otros trabajos.

- el tiempo en que permanecen al lado de otro conductor, durante la marcha del vehículo.

- el tiempo en que se encuentran en una litera, durante la marcha del vehículo.

- d) con el signo * : las interrupciones de la conducción y los periodos de descanso diario.

4 . Cada Estado miembro podrá permitir que, en las hojas de registro utilizadas en vehículos matriculados en su territorio, todos los períodos de tiempo contemplados en las letras b) y c) del segundo guión del apartado 3 se registren con el signo * .

5 . El conductor deberá indicar en la hoja de registro lo siguiente :

- a) su nombre y apellido, al comenzar cada hoja ;
- b) el lugar y fecha, al comenzar y al acabar la hoja ;
- c) el número de matrícula del vehículo al que haya estado destinado antes del primer viaje registrado en la hoja y al que se le destina a continuación, en caso de cambio de vehículo, durante la utilización de la hoja;
- d) la lectura del cuentakilómetros :
 - antes del primer viaje registrado en la hoja.
 - al finalizar el último viaje registrado en la hoja.
 - en caso de cambio de vehículo durante la jornada de servicio (cuentakilómetros del vehículo al que se le hubiere destinado y cuentakilómetros del vehículo al que se le va a destinar).
- e) en su caso, la hora de cambio del vehículo .

6 . El aparato deberá estar fabricado de forma que los agentes encargados del control puedan leer una vez abierto, en su caso, el aparato, los registros relativos a las nueve horas anteriores a la hora del control, sin deformar, estropear o manchar la hoja.

Además, el aparato deberá estar concebido de forma que se pueda comprobar, sin abrir la caja, que se efectúan los registros .

7 . El conductor deberá estar en condiciones de presentar, siempre que lo soliciten los agentes de control, las hojas de registro de la semana en curso y, en cualquier caso, la hoja del último día de la última semana anterior en la que condujo .

Artículo 16

1 . En caso de avería o funcionamiento defectuoso del aparato, el empresario deberá hacerlo reparar, por un instalador o un taller autorizado, tan pronto como las circunstancias lo permitan .

Si el regreso a la oficina central únicamente pudiese efectuarse después de un período superior a una semana a partir del día de la avería o de la comprobación del funcionamiento defectuoso, la reparación deberá ser efectuada en el camino .

Los Estados miembros podrán prever, en el marco de las disposiciones previstas en el artículo 19, la concesión a las autoridades competentes de la facultad de prohibir el uso de los vehículos en caso de que no se repare la avería o el funcionamiento defectuoso en las condiciones anteriormente establecidas.

2 . Durante el periodo de avería o de funcionamiento defectuoso del aparato, los conductores deberán indicar los datos relativos a los bloques de tiempos, en la medida en que no los registre correctamente el aparato, en la hoja o las hojas de registro o en una hoja ad hoc que deberá adjuntarse a la hoja de registro .

CAPÍTULO V ***Disposiciones finales***

Artículo 17

Las modificaciones necesarias para la adaptación de los Anexos al progreso técnico se introducirán **con arreglo al** procedimiento previsto en el artículo 18 .

Artículo 18

1 . para la adaptación del presente Reglamento al progreso técnico, se crea un Comité, en lo sucesivo denominado « Comité », que estará compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por un representante **de la**

Comisión .

2 . El Comité establecerá su reglamento interno .

3 . En los casos en que se haga referencia al procedimiento definido en el presente artículo, el Comité será convocado por su Presidente, bien por propia iniciativa, bien a instancia del representante de un Estado miembro .

4 . El representante de la Comisión someterá al Comité un proyecto de medidas que deban adoptarse. El Comité emitirá su dictamen sobre el proyecto en el plazo que fije el Presidente en función de la urgencia de la cuestión. Se pronunciará por mayoría cualificada, con arreglo al apartado 2 del artículo 148 del Tratado CEE. El Presidente no participará en la votación .

5 a) La Comisión adoptará las medidas previstas cuando se ajusten al dictamen del Comité .

b) Cuando las medidas previstas no se ajusten al dictamen del Comité, o a falta de dictamen, la Comisión podrá presentar sin demora al Consejo una propuesta relativa a las medidas que deban adoptarse. El Consejo decidirá por mayoría cualificada .

c) Si, transcurrido un plazo de tres meses a partir de la convocatoria del Consejo, éste no hubiere decidido, la Comisión adoptará las medidas propuestas .

Artículo 19

1 . Los Estados miembros adoptarán, con la debida antelación y previa consulta a la Comisión, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para la aplicación del presente Reglamento .

Dichas disposiciones se referirán, entre otras, a la organización, procedimiento e instrumentos de control, así como a las sanciones aplicables en caso de infracción .

2 . Los Estados miembros se prestarán asistencia mutua para la aplicación del presente Reglamento y el control del mismo .

3 . En el marco de esta asistencia mutua, las autoridades competentes de los Estados miembros se comunicarán regularmente todas las informaciones disponibles relativas a :

- las infracciones del presente Reglamento cometidas por los no residentes y las sanciones aplicadas a tales infracciones ,
- las sanciones aplicadas por un Estado miembro a sus residentes para las mismas infracciones cometidas en otros Estados miembros .

Artículo 20

Queda derogado el Reglamento (CEE) nº 1463/70 .

No obstante, seguirá aplicándose el apartado 1 de su artículo 3, hasta el 31 de diciembre de 1989, a los vehículos y conductores destinados a los transportes internacionales regulares de viajeros, en la medida en que los vehículos que efectúen dichos servicios no estén equipados con un aparato de control utilizado con arreglo al presente Reglamento .

Artículo 21

El presente Reglamento entrará en vigor el 29 de septiembre de 1986 .

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro .

Hecho en Bruselas, el 20 de diciembre de 1985 .

Por el Consejo

El Presidente

R. KRIEPS

- (1) DO n° C 100 de 12 . 4 . 1984 , p. 3 y DO n° C 223 de 3 . 9 . 1985 , P. 5 .
- (2) DO n° C 122 de 20 . 5 . 1985 , p. 168 .
- (3) DO n° C 104 de 25 . 4 . 1985 , p. 4 y DO n° C 303 de 25 . 11 . 1985 , p. 29 .
- (4) DO n° L 164 de 27 . 7 . 1970 , p. 1 .
- (5) DO n° L 334 de 24 . 12 . 1977 , p. 1 .
- (6) DO n° L 370 de 31 . 12 . 1985 , p. 1 .

ANEXO I *CONDICIONES DE CONSTRUCCIÓN , DE ENSAYO , DE INSTALACIÓN Y DE CONTROL*

I . DEFINICIONES

Con arreglo al presente Anexo, se entenderá por :

a) aparato de control:

el aparato destinado a ser instalado en vehículos de carretera , para indicar y registrar automática o semiautomáticamente datos acerca de la marcha de dichos vehículos y de determinados tiempos de trabajo de sus conductores ;

b) hoja de registro:

la hoja concebida para recibir y fijar registros, que debe colocarse en el aparato de control y en la que los dispositivos impresores del mismo inscriben ininterrumpidamente los diagramas de los datos que deban registrarse;

c) constante del aparato de control:

la característica numérica que da el valor de la señal de entrada necesaria para obtener la indicación y el registro de una distancia recorrida de 1 km; dicha constante deberá expresarse, bien en revoluciones por kilómetro ($k = \dots r/km$), bien en impulsos por kilómetro ($k = \dots imp/km$);

d) coeficiente característico del vehículo:

la característica numérica que da el valor de la señal de salida emitida por la pieza prevista en el vehículo para su conexión con el aparato de control (toma de salida de la caja de cambio en determinados casos, rueda del vehículo en otros casos), cuando el vehículo recorre la distancia de 1 km en condiciones normales de ensayo (véase punto 4 de la sección VI del presente Anexo). El coeficiente característico se expresa, bien en revoluciones por kilómetro ($w = \dots r/km$), bien en impulsos por kilómetro ($w = \dots imp/km$);

e) circunferencia efectiva de los neumáticos de las ruedas:

la media de las distancias recorridas por cada una de las ruedas que arrastran el vehículo (ruedas motrices) al realizar una rotación completa. La medida de dichas distancias deberá hacerse en condiciones normales de prueba (véase punto 4 de la sección VI del presente Anexo) y se expresará en la forma « $l = \dots mm$ » .

II . CARACTERÍSTICAS GENERALES Y FUNCIONES DEL APARATO DE CONTROL

El aparato deberá registrar los elementos siguientes:

- 1) distancia recorrida por el vehículo ;
- 2) velocidad del vehículo ;
- 3) tiempo de conducción ;
- 4) otros tiempos de trabajo y tiempos de disponibilidad ;
- 5) interrupciones de trabajo y tiempos de descanso diarios ;

6) apertura de la caja que contiene la hoja de registro .

Para los vehículos utilizados por dos conductores, el aparato deberá permitir el registro de los tiempos contemplados en los puntos 3, 4 y 5 simultáneamente y por separado en dos hojas distintas .

III . CONDICIONES DE CONSTRUCCIÓN DEL APARATO DE CONTROL

a) Generalidades

1 . Para el aparato de control , son obligatorios los dispositivos siguientes:

1.1 . dispositivos indicadores :

- de la distancia recorrida (contador totalizador) ,
- de la velocidad (cuentarrevoluciones) ,
- de tiempo (reloj) ;

1.2 . dispositivos de registro que incluyan :

- un registrador de la distancia recorrida ,
- un registrador de la velocidad ,
- un registrador de tiempo o varios que se ajusten a las condiciones establecidas en el punto 4 de la letra c) de la sección III ;

1.3 . Un dispositivo marcador que indique en la hoja de registro toda apertura de la caja que contiene dicha hoja .

2 . La posible presencia en el aparato de dispositivos distintos de los anteriormente enumerados no deberá perturbar el correcto funcionamiento de los dispositivos obligatorios ni dificultar su lectura.

El aparato deberá presentarse a la homologación provisto, en su caso, de dichos dispositivos complementarios .

3 . Materiales

3.1 . Todos los elementos que formen parte del aparato de control deberán estar fabricados con materiales de estabilidad y resistencia mecánica suficientes y de características eléctricas y magnéticas invariables .

3.2 . Todo cambio de un elemento del aparato o de la naturaleza de los elementos empleados en su fabricación deberá ser aprobado antes de su utilización, por la autoridad que hubiere homologado el aparato .

4 . Medida de la distancia recorrida

Las distancias recorridas podrán sumarse y registrarse :

- bien en marcha adelante y en marcha atrás ,
- bien únicamente en marcha adelante .

El posible registro de las maniobras de marcha atrás no debe influir en absoluto en la claridad y precisión de los demás registros .

5 . Medida de la velocidad

5.1 . El certificado de homologación del modelo establecerá el margen de medida de la velocidad .

5.2 . La frecuencia propia y el dispositivo de amortización del mecanismo de medida deberán tener características tales que los dispositivos indicador y registrador de velocidad puedan, en el margen de medida, seguir las aceleraciones hasta 2 m/s^2 ; dentro de los límites de tolerancia admitidos .

6 . Medida del tiempo (reloj)

6.1 . El modo del dispositivo para poner nuevamente en hora el reloj deberá estar en el interior de una caja que contenga la hoja de registro, y cada apertura de la misma deberá marcarse automáticamente en la hoja de registro .

6.2 . Si el mecanismo de avance de la hoja de registro estuviera accionado por el reloj, la duración de funcionamiento correcto del mismo, después de la nueva colocación, deberá ser superior a un 10 % por lo menos de la duración de registro correspondiente a la carga máxima de hojas del aparato .

7 . Iluminación y protección

7.1 . Los dispositivos indicadores del aparato deberán ir provistos de una iluminación adecuada que no deslumbre .

7.2 . En condiciones normales de utilización, todas las partes internas del aparato deberán estar protegidas contra la humedad y el polvo. Además , deberán protegerse contra el acceso a las mismas con fundas que puedan precintarse .

b) Dispositivos indicadores

1 . Indicadores de la distancia recorrida (contador totalizador)

1.1 . el valor mínimo del dispositivo indicador de la distancia recorrida deberá ser de 0,1 km . Las cifras que expresen los hectómetros deberán distinguirse claramente de las que expresen los kilómetros completos .

1.2 . Las cifras del contador totalizador deberán ser claramente legibles y tener una altura de 4 mm por lo menos .

1.3 . El contador totalizador deberá poder indicar hasta 99 999,9 km por lo menos .

2 . Indicador de velocidad (cuentarrevoluciones)

2.1 . Dentro del margen de medida , la escala de la velocidad deberá estar graduada uniformemente en 1, 2,5 o 10 km/h . El valor en velocidad del grado (intervalo comprendido entre dos marcas consecutivas) no deberá exceder del 10 % de la velocidad máxima que figure en la escala .

2.2 . El margen de indicación no deberá cifrarse más allá del margen de medida .

2.3 . La longitud del intervalo de la graduación correspondiente a una diferencia de velocidad de 10 km/h no deberá ser inferior a 10 mm .

2.4 . En un indicador con aguja, la distancia entre la aguja y la esfera no deberá ser superior a 3 mm .

3 . Indicador de tiempo (reloj)

El indicador de tiempo deberá ser visible desde el exterior del aparato y su lectura deberá ser seguro, fácil y no ambigua.

c) Dispositivos de registro

1 . Generalidades

1.1 . En cada aparato, sea cual fuere la forma de la hoja de registro (banda o disco) , deberá preverse una marca que permita la correcta colocación de la hoja de registro, de modo que se garantice la correspondencia entre la hora indicada en el reloj y el marcado horario de la hoja .

1.2 . El mecanismo de arrastre de la hoja de registro deberá garantizar su arrastre y la posibilidad de colocarla y retirarla libremente .

1.3 . El dispositivo de avance de la hoja de registro, cuando ésta tenga forma de disco, **será accionado por el mecanismo del reloj** . En tal caso, el movimiento de rotación de la hoja será continuo y uniforme, **con una velocidad mínima de 7 mm/h**, medida en el borde interior de la corona circular que delimita la zona de registro **de la velocidad** .

En los aparatos de banda, cuando el mecanismo de avance de las hojas esté accionado por el mecanismo del reloj, la velocidad de avance rectilíneo será de 10 mm/h por lo menos .

1.4 . Los registros de la distancia recorrida, de la velocidad del vehículo y de la apertura de la caja que contiene la hoja ú hojas de registro deberán ser automáticos.

2 . Registro de la distancia recorrida

2.1 . Cada distancia de 1 km que se recorra deberá estar representada **en el diagrama por una variación de la coordenada correspondiente de por lo menos 1 mm** .

2.2 . El diagrama de los recorridos deberá leerse con claridad, incluso para velocidades que se sitúen en el límite superior del margen de medida.

3 . Registro de la velocidad

3.1 . El indicador de registro de la velocidad deberá tener, en principio, un movimiento rectilíneo y perpendicular a la dirección de desplazamiento de la hoja de registro, sea cual fuere la forma geométrica de la misma .

No obstante, se podrá admitir un movimiento curvilíneo del indicador, siempre que se cumplan las condiciones siguientes :

- el trazo del indicador será perpendicular a la circunferencia media (en el caso de las hojas en forma de disco) o al eje de la zona reservada para el registro de la velocidad (en el caso de las hojas en forma de bandas) ,
- la relación entre el radio de curvatura del trazo efectuado por el indicador y la anchura de la zona reservada para el registro de la velocidad no será inferior a 2,4:1 , sea cual fuere la forma de la hoja de registro ,
- los distintos trazos de la escala de tiempo deberán cruzar la zona de registro con la forma de una curva de igual radio que el trazo del indicador . La distancia entre los trazos deberá corresponder a una hora de la escala de tiempo como máximo .

3.2 . Toda variación de 10 km/h de la velocidad debe estar representada en el diagrama por una variación de 1,5 mm por lo menos de la coordenada correspondiente.

4 . Registro del tiempo

4.1 . El aparato de control deberá estar fabricado de modo que, mediante un dispositivo de conmutación, sea posible el registro automático y diferenciado de cuatro bloques de tiempos, tal como se indica en el artículo 15 del Reglamento.

4.2 . Las características de los trazos, sus posiciones relativas y, en su caso, los signos previstos en el artículo 15 del Reglamento deberán permitir reconocer claramente los distintos tiempos .

La naturaleza de los distintos bloques de tiempos estará representada en el diagrama por diferencias de espesor de los trazados correspondientes o por cualquier otro sistema de eficacia por lo menos igual, desde el punto de vista de la legibilidad y de la interpretación del diagrama .

4.3 . En el caso de vehículos utilizados por un equipo compuesto por varios conductores, los registros del punto 4.1 deberán efectuarse en dos hojas distintas, adjudicándosele cada una de ellas a un conductor. En tal caso, el avance de las distintas hojas deberá ser realizado por el mismo mecanismo, o por mecanismos sincronizados .

d) Dispositivo de cierre

1 . La caja que contiene la hoja u hojas de registro y el mando del dispositivo de reposición de la hora deberán estar provistos de una cerradura .

2 . Toda apertura de la caja que contiene la hoja u hojas de registro y el mando del dispositivo de reposición de la hora deberá marcarse automáticamente en la hoja u hojas .

e) Inscripciones

1 . En la esfera del aparato deberán figurar las menciones siguientes :

- al lado del número indicado por el contador totalizador, la unidad de medida de las distancias, con su símbolo « km » ,
- al lado de la escala de velocidad, la indicación « km/h » ,
- el margen de medida del cuentarrevoluciones con la indicación « V_{min} ... km/h , V_{máx} ... km/h » . Dicha indicación no será necesaria si figura en la placa descriptiva del aparato .

No obstante, no se aplicarán dichos requisitos a los aparatos de control homologados antes del 10 de agosto de 1970 .

2 . En la placa descriptiva acoplada al aparato, deberán figurar las indicaciones siguientes, que deberán ser visibles en el aparato instalado :

- nombre y apellidos y domicilio del fabricante del aparato ,
- número de fabricación y año de construcción,
- marca de homologación del modelo del aparato ,

- la constante del aparato, en la forma « $k = \dots r/km$ » o « $k = \dots imp/km$ » ,
- en su caso, el margen de medida de la velocidad, en la forma indicada en el punto 1 ,
- si la sensibilidad del instrumento al ángulo de inclinación pudiere influir en las indicaciones proporcionadas por el aparato más allá de las tolerancias admitidas, la orientación admisible del ángulo en la forma siguiente: ver D.O.

en la cual, α represente el ángulo medido a partir de la posición horizontal de la cara anterior (orientada hacia arriba) del aparato para el que se haya ajustado el instrumento y δ y γ representan, respectivamente, las diferencias límite admisibles hacia arriba y hacia abajo, con relación al ángulo α .

f) Errores máximos tolerados (dispositivos indicadores y registradores')

1 . En el banco de pruebas, antes de la instalación :

a) distancia recorrida :

$\pm 1 \%$ de la distancia real, siendo ésta por lo menos igual a 1 km ;

b) velocidad :

± 3 km/h , con relación a la velocidad real ;

c) tiempo :

± 2 mm por día, con un máximo de 10 mm cada 7 días, en caso de que la duración de funcionamiento del reloj después de la reinstalación no sea inferior a dicho período .

2 . Al realizarse la instalación :

a) distancia recorrida :

$\pm 2 \%$ de la distancia real, siendo ésta por lo menos igual a 1 km ;

b) velocidad :

± 4 km/h, con relación a la velocidad real ;

c) tiempo :

± 2 mn por día, o

± 10 mn por período de 7 días .

3 . En la utilización :

a) distancia recorrida :

$\pm 4 \%$ de la distancia real, siendo ésta por lo menos igual a 1 km ;

b) velocidad :

± 6 km/h , con relación a la velocidad real ;

c) tiempo :

± 2 mm por día, o

± 10 mm por período de 7 días .

4 . Los errores máximos tolerados enumerados en los puntos 1, 2 y 3 serán válidos para temperaturas situadas entre 0 y 40 ° C , debiendo tomarse las temperaturas al lado del aparato .

5 . Los errores máximos tolerados enumerados en los puntos 2 y 3 se refieren a medidas realizadas en las condiciones señaladas en la sección VI .

IV. HOJAS DE REGISTRO

a) Generalidades

1. Las hojas de registro deberán ser de una calidad que no impida el funcionamiento normal del aparato y que permita que los registros sean indelebles y se puedan leer e identificar con claridad.

Las hojas de registro deberán conservar sus dimensiones y registros en condiciones normales de higrometría y de temperatura.

Además, deberá ser posible inscribir en las hojas, sin deteriorarlas ni impedir la lectura de los registros, las indicaciones mencionadas en el apartado 5 del artículo 15 del Reglamento.

En condiciones normales de conservación, los registros deberán ser legibles durante por lo menos un año.

2. La capacidad mínima de registro de las hojas, sea cual fuere su forma, deberá ser de veinticuatro horas.

Si varios discos estuvieren unidos entre sí para aumentar la capacidad de registro continuo posible sin intervención del personal, la unión entre los distintos discos deberá realizarse de modo que los registros, al pasar de un disco al otro, no presenten interrupciones ni imbricaciones.

b) Zonas de registro y de graduaciones de las mismas

1. Las hojas de registro incluirán las zonas de registro siguientes:

- una zona reservada exclusivamente para las indicaciones relativas a la velocidad,
- una zona reservada exclusivamente para las indicaciones relativas a las distancias recorridas,
- una zona, o varias, para las indicaciones relativas a los tiempos de conducción, a los demás tiempos de trabajo y a los tiempos de disponibilidad, a las interrupciones del trabajo y al descanso de los conductores.

2. La zona reservada para el registro de la velocidad deberá estar subdividida de 20 en 20 km/h por lo menos. La velocidad correspondiente deberá estar indicada en cifras en cada línea de dicha subdivisión. El símbolo km/h deberá figurar por lo menos una vez en dicha zona. La última línea de dicha zona deberá coincidir con el límite superior del margen de medida.

3. La zona reservada para el registro de los recorridos deberá estar impresa de modo que se pueda leer fácilmente el número de kilómetros recorridos.

4. La zona o zonas reservadas para el registro de los tiempos contemplados en el punto 1 deberán llevar las indicaciones necesarias para individualizar sin ambigüedad los distintos bloques de tiempo.

c) Indicaciones impresas en las hojas de registro

Cada hoja deberá llevar, impresas, las indicaciones siguientes:

- nombre y apellidos y domicilio o marca del fabricante,
- marca de homologación del modelo de la hoja,
- marca de homologación del modelo o de los modelos de aparatos en los que puede utilizarse la hoja.
- límite superior de la velocidad registrable, impresa en km/h.

Además, cada hoja deberá llevar, impresa, por lo menos una escala de tiempo graduada de tal modo que permita la lectura directa del tiempo en intervalos de 15 mn, y una fácil determinación de los intervalos en 5 mn.

d) Espacio libre para las inscripciones manuscritas

Deberá preverse un espacio libre en las hojas, para que el conductor pueda anotar, por lo menos, las inscripciones siguientes:

- el nombre y apellidos del conductor,
- el lugar y la fecha del comienzo y del final de la utilización de la hoja,
- el número o números de la matrícula del vehículo o vehículos a los que se destine el conductor durante la utilización de la hoja,

- las lecturas del cuentakilómetros del vehículo o vehículos a los que el conductor esté destinado durante la utilización de la hoja,
- la hora del cambio de vehículo .

V. INSTALACIÓN DEL APARATO DE CONTROL

1 . Los aparatos de control deberán colocarse en los vehículos de modo que, por una parte, el conductor pueda controlar fácilmente desde su sitio el indicador de velocidad, el contador totalizador y el reloj, y que, por otra parte, todos sus elementos, incluidos los de transmisión, estén protegidos contra cualquier deterioro accidental .

2 . Deberá ser posible la adaptación de la constante del aparato al coeficiente característico del vehículo por medio de un dispositivo adecuado denominado adaptador.

Los vehículos con varias relaciones de puente deberán llevar un dispositivo de conmutación que reduzca automáticamente dichas relaciones a aquella para la que el adaptador haya adaptado el aparato al vehículo .

3 . Después de la verificación al realizarse la primera instalación, deberá colocarse una placa de instalación bien visible en el vehículo, cerca del aparato o sobre el mismo. Después de cada nueva intervención del instalador o del taller autorizado , si fuere necesaria una modificación del ajuste de la instalación, se colocará una nueva placa en sustitución de la anterior .

La placa deberá llevar, por lo menos, las indicaciones siguientes :

- nombre y apellidos, dirección o marca del instalador o taller autorizado,
- coeficiente característico del vehículo, en la forma « $w = \dots r/km$ » « $w = \dots imp/km$ » ,
- circunferencia efectiva de los neumáticos de las ruedas, en la forma « $l = \dots mm$ » ,
- la fecha del informe del coeficiente característico del vehículo y de la medida de la circunferencia efectiva de los neumáticos de las ruedas .

4 . Precintos

Deberán precintarse los elementos siguientes :

- a) la placa de instalación, excepto si está colocada de tal modo que no pueda quitarse sin destruir las indicaciones ;
- b) los extremos de la unión entre el aparato de control y el vehículo ;
- c) el adaptador propiamente dicho y su inserción en el circuito ;
- d) el dispositivo de conmutación para los vehículos con varias relaciones de puente ;
- e) las uniones del adaptador y el dispositivo de conmutación al resto de los elementos de la instalación ;
- f) las fundas previstas en el punto 7.2 . de la letra a) de la sección III .

En casos especiales, podrán preverse otros precintos al homologar el modelo del aparato y el lugar donde se coloquen dichos precintos deberá figurar en la ficha de homologación .

Los precintos de unión contemplados en las letras b) , c) y e) únicamente podrán quitarse, en casos de urgencia ; cualquier rotura de dichos precintos deberá ser objeto de una justificación por escrito , que deberá estar a disposición de la autoridad competente .

VI . VERIFICACIONES Y CONTROLES

Los Estados miembros designarán a los organismos que deban efectuar las verificaciones y controles .

1 . Certificación de los instrumentos nuevos o reparados

Todo aparato individual, nuevo o reparado, deberá estar certificado, en lo que se refiere a su correcto funcionamiento y a la exactitud de sus indicaciones y registros, dentro de los límites establecidos en el punto 1 de la letra f) de la sección III, por medio del precinto previsto en la letra f) del punto 4 de la sección V .

Los Estados miembros podrán establecer a tal fin la verificación inicial, es decir, el control y la confirmación de que el aparato nuevo o reparado se ajusta al modelo homologado y a las exigencias del Reglamento, incluidos sus Anexos, o delegar la certificación en los fabricantes o en sus mandatarios.

2 . Instalación

En el momento de su instalación en un vehículo, el aparato y la instalación en su conjunto deberán ajustarse a las disposiciones relativas a los errores máximos tolerados establecidos en el punto 2 de la letra f) de la sección III .

Las pruebas de control correspondientes serán realizadas, bajo su responsabilidad, por el instalador o taller autorizado

3 . Controles periódicos

a) Los controles periódicos de los aparatos instalados en los vehículos tendrán lugar por lo menos cada dos años y se podrán efectuar, entre otros, en el marco de las inspecciones de los vehículos automóviles .

Se controlarán, en particular :

- el estado de correcto funcionamiento del aparato ,
- la existencia de la marca de homologación en los aparatos ,
- la presencia de la placa de instalación ,
- la integridad de los precintos del aparato y de los demás elementos de instalación ,
- la circunferencia efectiva de los neumáticos .

b) El control de la observancia de las disposiciones del número 3 de la letra f) de la sección II , relativa a los errores máximos tolerados en el uso , se efectuará por lo menos una vez cada seis años, con la posibilidad , para cada Estado miembro , de disponer un plazo más corto para los vehículos matriculados en su territorio . Dicho control llevará consigo, obligatoriamente, la sustitución de la placa de instalación .

4 . Determinación de los errores

La determinación de los errores de instalación y de uso se efectuará en las condiciones siguientes , que se considerarán condiciones normales de prueba :

- vehículos vacíos, en condiciones normales de marcha,
- presión de los neumáticos, con arreglo a los datos facilitados por el fabricante,
- desgaste de los neumáticos, dentro de los límites admitidos por la normativa vigente ,
- movimiento del vehículo: éste deberá desplazarse, movido por su propio motor, en línea recta, por una superficie plana a una velocidad de 50 ± 5 km/h ; el control podrá efectuarse, siempre que sea de una exactitud similar, en un banco de pruebas apropiado.

ANEXO II *MARCA Y FICHA DE HOMOLOGACIÓN*

I . MARCA DE HOMOLOGACIÓN

1 . La marca de homologación estará compuesta por

- un rectángulo en el que se inscriba la letra « e » minúscula seguida de un número distintivo o de una letra distintiva del país que haya expedido una homologación, con arreglo a lo siguiente :

Bélgica : 6 .
Dinamarca : 18
Alemania : 1
Grecia : GR
España : 9
Francia : 2
Irlanda : IRL
Italia : 3

Luxemburgo : 13
Países Bajos : 4
Portugal : 21
Reino Unido : 11 ,

y

- un número de homologación correspondiente al número de la ficha de homologación que se haya asignado al prototipo de aparato de control o de la hoja, colocado en cualquier posición cerca del rectángulo .

2 . La marca de homologación se colocará en la placa descriptiva de cada aparato y en cada hoja de registro. Deberá ser indeleble y ser siempre legible .

3 . Las dimensiones de la marca de homologación, reproducidas a continuación, se expresaran en mm, y dichas dimensiones serán las mínimas. Deberán respetarse las relaciones entre distintas dimensiones .

(1) Estas cifras tienen únicamente carácter informativo .

II . FICHA DE HOMOLOGACIÓN

El Estado que haya procedido a una homologación expedirá al solicitante una ficha de homologación, extendida de acuerdo con el modelo que figura a continuación. Para la comunicación a los demás Estados miembros de las homologaciones concedidas o de las posibles retiradas, cada Estado miembro utilizará copias de dicho documento .

FICHA DE HOMOLOGACIÓN

Administración competente ...

Comunicación relativa a (1) :

- la homologación de un modelo de aparato de control
- la retirada de homologación de un modelo de aparato de control
- la homologación de la hoja de registro
- la retirada de la homologación de la hoja de registro

N ° de homologación ...

- 1 . Marca de fábrica o de comercio ...
 - 2 . Denominación del modelo ...
 - 3 . Nombre y apellidos del fabricante ...
 - 4 . Dirección del fabricante ...
 - 5 . Presentado para su homologación el ...
 - 6 . Laboratorio de ensayo ...
 - 7 . Fecha y número del informe de laboratorio ...
 - 8 . Fecha de homologación ...
 - 9 . Fecha de la retirada de la homologación ...
 - 10 . Modelo o modelos de aparato de control en los que la hoja va a ser utilizada ...
 - 11 . Lugar ...
 - 12 . Fecha ...
 - 13 . En anexo , documentos descriptivos ...
 - 14 . Observaciones ...
- ... (Firma)



Legazpi

El Tacógrafo

Zona de Carga



Aparato de control, instalado en vehículos de transportes, tanto de mercancías como de viajeros; que superen de PMA (Peso Máximo Autorizado) los 3.500 kg, o en viajeros de más de 9 plazas incluido el conductor. Salvo vehículos especiales y algunas excepciones.

El Reglamento Comunitario 3820/85 regulador de los tiempos de descanso y conducción en el sector de los transportes por carretera se aplicará a todos los conductores que:

- Realicen transporte público o privado.
- Españoles o extranjeros.
- Realicen transporte nacional o internacional dentro del territorio de la CEE.
- Transporten carga o circulen en vacío.
- En vehículos de más de 3,5 Tm. de Peso Máximo Autorizado o de más de 9 plazas incluido el conductor.

Normas de uso

BIBLIOGRAFIA

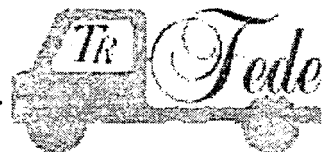
MANUAL SOBRE PERIODOS DE CONDUCCION Y DESCANSO

EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA

Ministerio de Transportes, Turismoy Comunicaciones.

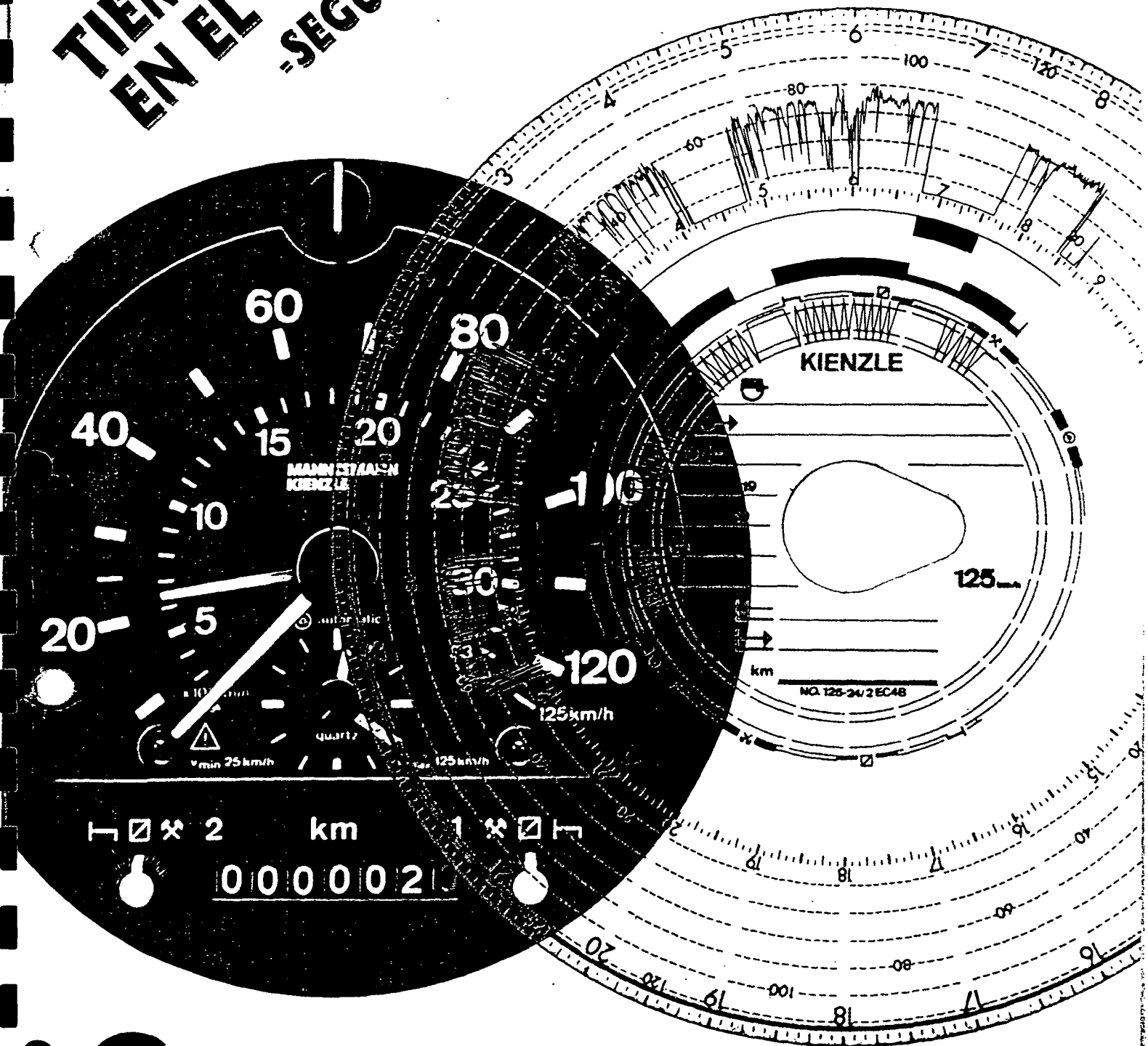
Dirección General de Transportes Terrestres

1988



soldevilla@fer.es

TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DE DESCANSO EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA SEGURIDAD EN LA CONDUCCIÓN



CEFTAL

Confederación Española de Formación
del Transporte y la Logística



MINISTERIO DEL INTERIOR
DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

La práctica totalidad de los estudios en materia de circulación de automóviles y su accidentalidad, fundamentados en estadísticas y análisis de la conducta humana, llegan a la conclusión de que la solución del problema de los accidentes de circulación está en manos de los conductores. Esto quiere decir que la formación, la buena formación, es fundamental para el logro de la seguridad vial que toda la sociedad, sin excepción alguna, desea y persigue, sin terminar de conseguirla.

Pero la conducción de vehículos por profesionales tiene una especial transcendencia, ya sea en el transporte de personas o mercancías; en efecto, el conductor profesional hace miles, millones de kilómetros al volante a lo largo de su vida y, por tanto, las situaciones de riesgo son mucho más numerosas que las del, podemos decir, conductor aficionado, y estas circunstancias sólo pueden superarse felizmente merced a una buena formación que se traduce en una conducción más responsable, a la vez que más técnica. A este fin está dirigida toda la acción formativa de la Confederación Española de Transporte de Mercancías que la Dirección General de Tráfico apoyará siempre, pues un conductor mejor formado es, sin duda alguna, un conductor más seguro y que mayor ayuda puede prestar a los demás.

Madrid, 5 de junio de 1997
EL DIRECTOR GENERAL



Carlos Muñoz-Repiso Izaguirre

CONTENIDO:

El presente material didáctico se compone de la siguiente documentación:

- Manual de Seguridad del Conductor Profesional.
- Guía del alumno.
- Vídeo profesional.
- Juegodidáctico: "Los Tiempos del conductor".
- Fichas de Tiempos de Conducción.

© Confederación Española de Formación del Transporte y la Logística.
C/Naciones, 6 - bajo 28006 Madrid Teléfono: (91) 435.07.47 Fax: (91) 575 57 43

No está permitida la reproducción total o parcial de este libro, ni su tratamiento informático, ni la transmisión de ninguna forma o por cualquier medio, ya sea electrónico, mecánico, por fotocopia, por registro u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito de los titulares del Copyright.

Reservados todos los derechos, incluido el derecho de venta, alquiler, préstamo o cualquier otra forma de cesión del uso del ejemplar.

Diseño: CEFTRAL - Técnicas de Formación
Master realizado en el marco del Acuerdo Nacional de Formación Continua y del Fondo Social Europeo.

Depósito Legal: M-24003-1997 - I.S.B.N. 84-87296-09-2

TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DE DESCANSO EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA SEGURIDAD EN LA CONDUCCIÓN

Este manual, elaborado por la Confederación Española de formación del Transporte y la Logística (CEFTRAL) tiene como objetivo sensibilizar a los conductores hacia el ejercicio racional de su actividad dentro del transporte y de ayudar al conjunto de profesionales, conductores de vehículos de transporte y empresarios del sector, a conocer mejor los derechos y obligaciones, que afectan a su actividad.

Uno de los aspectos fundamentales que condiciona su trabajo cotidiano se encuentra en la atención y cumplimiento de las normas que afectan e inciden en su labor diaria. Dentro de esta normativa se encuentra la Reglamentación Social Europea que regula los tiempos de conducción y de descanso y las condiciones del aparato de control denominado Tacógrafo.

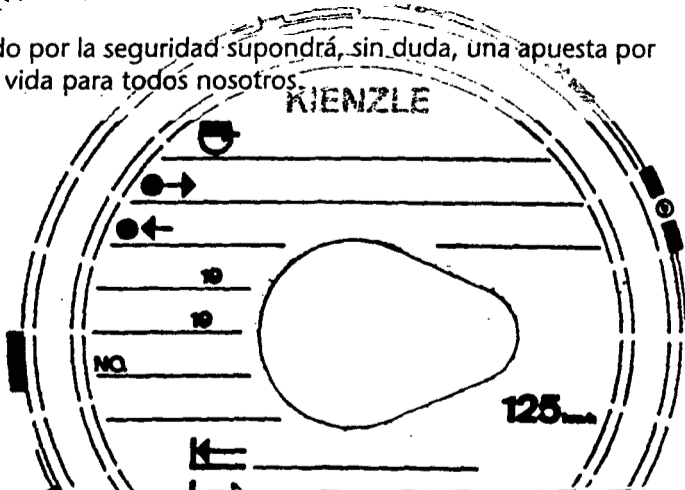
Esta importante reglamentación, atendiendo a las condiciones particulares en las que se realiza la actividad del transporte por carretera, persigue la consecución de tres objetivos básicos:

- Mejorar la seguridad del transporte.
- Favorecer las condiciones de trabajo y de vida de los conductores profesionales.
- Armonizar las condiciones de competencia.

Hay que señalar, que este manual se complementa con la necesaria formación práctica que se imparte a través de jornadas Técnicas Específicas de Tacógrafo y en los cursos de formación de CONDUCTORES PROFESIONALES de Vehículos Industriales, tanto de mercancías como de viajeros, que CEFTRAL viene realizando dentro de las empresas de transporte a lo largo de la geografía española durante los últimos años. El dar a conocer y capacitar a los profesionales del sector en las técnicas de conducción, en el mantenimiento del vehículo, la normativa y la reglamentación, que favorecen una mayor seguridad es el objetivo de estas acciones de formación.

El conductor profesional puede así conocer a través de la formación práctica cómo conseguir mejorar su seguridad y la de los demás usuarios, y hacer más racional el ejercicio de su actividad.

Ser un profesional del transporte mirando por la seguridad supondrá, sin duda, una apuesta por mejorar las condiciones de trabajo y de vida para todos nosotros.



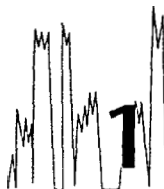
Índice.

CONDUCTORES este manual está destinado para vosotros. Él os permitirá recordar los principios esenciales de la Reglamentación que se trabajan en la formación de conductores profesionales.

En él encontraréis:

| | | |
|----|--|----|
| 1 | ¿Por qué esta Norma? | 6 |
| 2 | Definiciones. | 7 |
| 3 | ¿A quién afecta? | 9 |
| 4 | El Tacógrafo-Excepciones. | 10 |
| 5 | El Tacógrafo: Instalación. Homologación. Precintado. | 11 |
| 6 | El Tacógrafo: Presentación-Registros. | 12 |
| 7 | El disco diagrama. | 14 |
| 8 | ¿Cómo funciona? | 15 |
| 9 | Particularidades-Supuestos. | 16 |
| 10 | Interpretación de los registros. | 19 |
| 11 | Tiempos de conducción. | 21 |
| 12 | Tiempos de descanso. | 24 |
| 13 | Inspección y sanción. | 28 |
| 14 | Obligaciones de las partes. | 29 |
| 15 | Diccionario básico. | 30 |





1 ¿Por qué esta Norma?

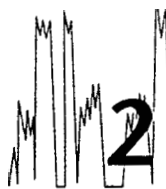


Veámos en la presentación del manual que esta reglamentación persigue tres objetivos básicos:

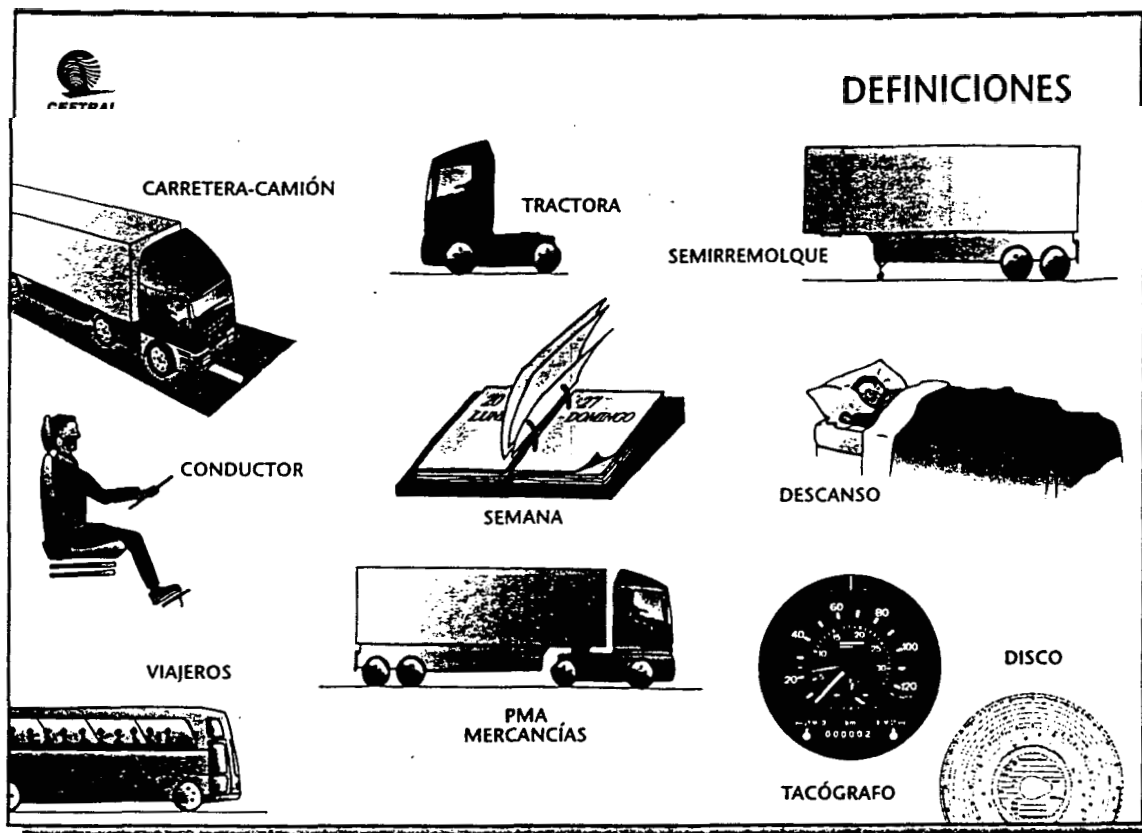
- En primer lugar mejorar la seguridad vial. Es un hecho incuestionable que realizar tiempos de conducción excesivamente largos, o tiempos de descanso insuficientes o mal distribuidos, puede ser el origen de un gran número de accidentes de circulación de los que resultan víctimas tanto conductores profesionales del transporte, como otros usuarios de la vía.
- Esta reglamentación mira también por favorecer las condiciones de trabajo y de vida de los conductores profesionales del transporte que ejercen un oficio difícil, indispensable para el desarrollo económico de un país. Esto implica la conservación de un cierto equilibrio entre los periodos de conducción y los descansos que regulen el ejercicio profesional y la disponibilidad de tiempo para la actividad personal.
- El tercer objetivo, también importante, armonizar las condiciones de competencia. Dentro de las perspectivas de conseguir una Unión Europea y un Mercado Común uniforme, las "reglas de juego" deberán ser para todos las mismas, dentro de los países de la misma Comunidad, independientemente de la nacionalidad del conductor o del tipo de transporte que se realice.

Bajo estas condiciones, todos comprenderemos el carácter obligatorio, casi vital, que afecta al conocimiento y respeto de estas normas.





2 Definiciones.



TRANSPORTE POR CARRETERA:

Todo desplazamiento de un vehículo vacío o con carga, destinado al transporte de viajeros o de mercancías, efectuado por las carreteras abiertas al uso público.

VEHÍCULOS:

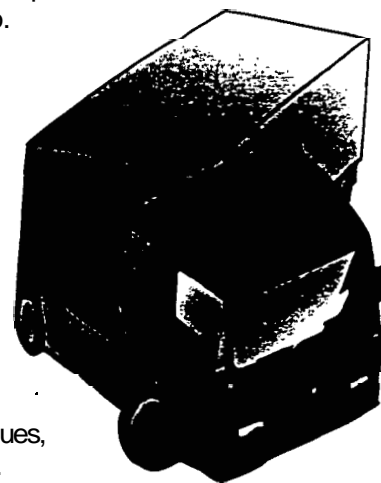
Los automóviles, tractores, remolques y semirremolques, tal como se definen dichos términos a continuación:

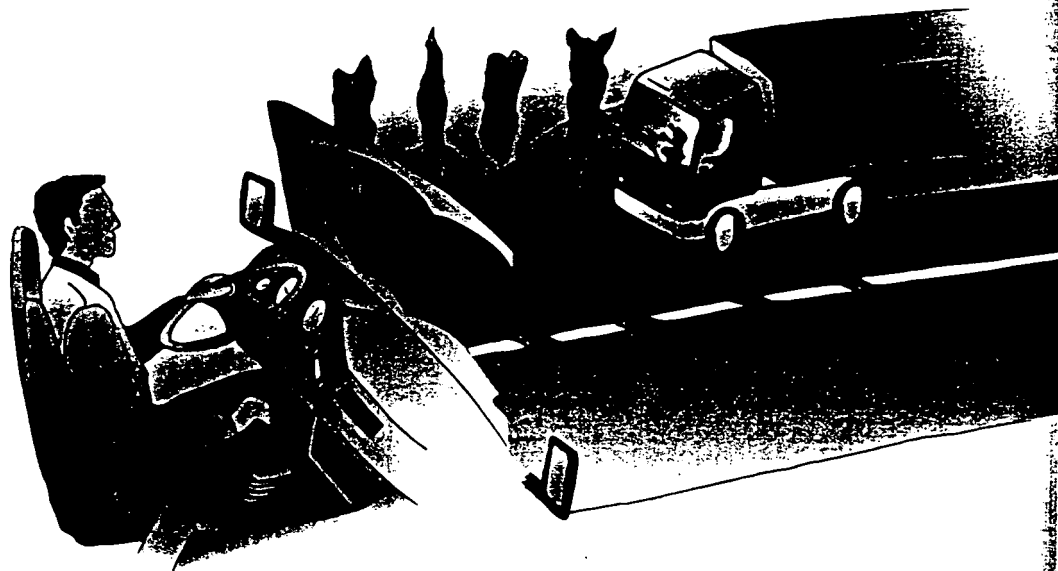
Automóvil: Todo vehículo, provisto de un dispositivo mecánico de propulsión, que circule por carretera por sus propios medios, distinto de los que se desplazan por carriles, y destinado al transporte de viajeros o de mercancías.

Tractor: Todo vehículo, provisto de un dispositivo mecánico de propulsión, que circule por carretera por sus propios medios, distinto de los que se desplazan por carriles, y concebido especialmente para tirar de remolques, semirremolques, herramientas o máquinas, o para empujarlos o accionarlos.

Remolque: Todo aparato de transporte destinado a ser enganchado a un automóvil o a un tractor.

Semirremolque: Un remolque sin rueda delantera, acoplado de forma que una parte importante de su peso y de su carga sea soportado por el tractor o el automóvil.





CONDUCTOR:

Toda persona que conduzca el vehículo, incluso durante un corto período, o que esté a bordo del mismo para poder conducirlo en su caso.

SEMANA:

El período comprendido entre las 0 horas del lunes y las **24** horas del domingo.

DESCANSO:

Cada período ininterrumpido de por lo menos una hora durante el cual el conductor puede disponer libremente de su tiempo.

NORMATIVA AFECTADA

Dicha normativa está compuesta por el Reglamento (CE) **3820/85** del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y el Reglamento (CE) **3821/85** del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes.

PESO MÁXIMO AUTORIZADO:

El peso máximo admisible del vehículo dispuesto para la marcha incluida la carga útil.

SERVICIOS REGULARES DE VIAJEROS:

Los transportes nacionales e internacionales que se ajustan a la definición del artículo 1 del Reglamento nº 117/66/CEE del Consejo, de **28** de julio, relativo a la introducción de normas comunes para los transportes internacionales de viajeros por carretera efectuados por autocares y autobuses.

TACÓGRAFO:

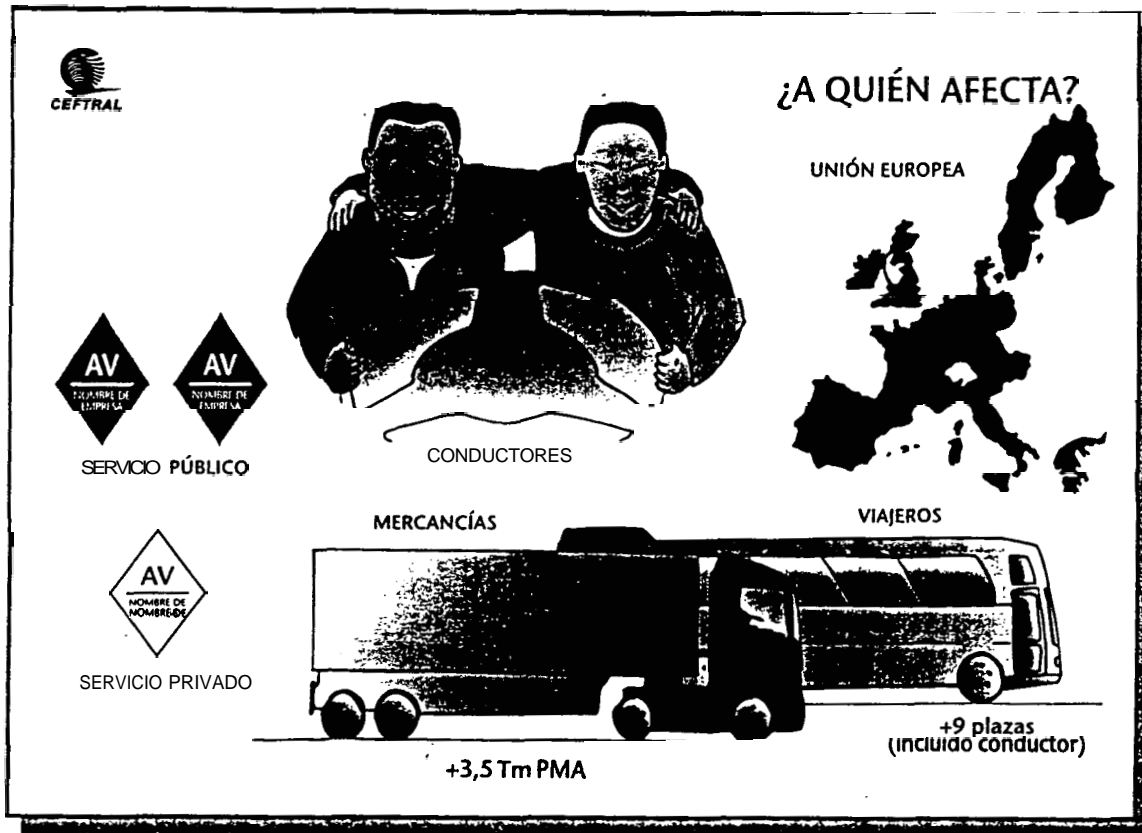
El Tacógrafo es un aparato de control que se instala a bordo de ciertos vehículos de carretera, para indicar y registrar de manera automática o semiautomática, los datos relativos al recorrido y a la velocidad de los vehículos, así como tiempos de actividad y descanso de sus conductores.

DISCO DIAGRAMA:

Hoja concebida para recibir y fijar registros que debe colocarse en el Tacógrafo y en la que los dispositivos impresores del mismo inscriben ininterrumpidamente los diagramas de datos que deben registrarse.



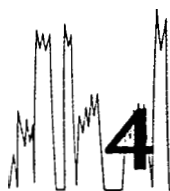
3 ¿A quién afecta?



El Reglamento Comunitario 3820/85 regulador de los tiempos de descanso y conducción en el sector de los transportes por carretera se aplicará a todos los conductores que:

- 1 Realicen transporte público o privado.
- 2 Españoles o extranjeros.
- 3 Realicen transporte nacional o internacional dentro del territorio de la UE.
- 4 Transporten carga o circulen en vacío.
- 5 En vehículos de más de 3,5 Tm. de Peso Máximo Autorizado o de más de 9 plazas incluido el conductor.





4 El Tacógrafo-Excepciones.




No quedan sometidas al ámbito de aplicación de los Reglamentos de la CEE números 3820/85 y 3821/85 (es decir, no están obligados a cumplir con los tiempos de descanso y conducción que se explicarán a continuación, ni a instalar el aparato de Control o Tacógrafo) determinados tipos de transporte. (Existen hasta 21 excepciones, algunas de ellas están señaladas en el cuadro superior).


¿QUÉ ES EL TACÓGRAFO?

Es un aparato de control destinado a ser instalado en vehículos de carretera para indicar y registrar automáticamente o semiautomáticamente los datos relativos a la distancia recorrida por el vehículo, velocidad del vehículo, tiempo de conducción, otros tiempos de trabajo distintos a la conducción y de presencia en el trabajo a disposición de la actividad, interrupciones del trabajo y tiempos de descanso.

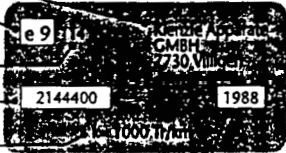





EL TACÓGRAFO: INSTALACIÓN. HOMOLOGACIÓN, PRECINTADO



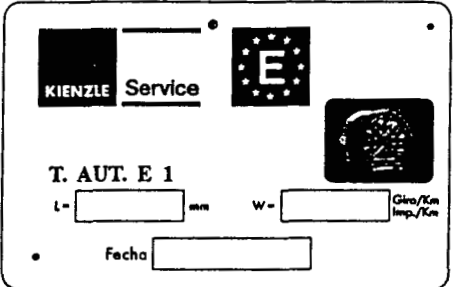
HOMOLOGACIÓN



INSTALACIÓN



PRECINTADO



INSTALACIÓN

El aparato ha de estar homologado y se habrá de instalar en el vehículo por taller o instalador autorizado.

VERIFICACIÓN

Se llevarán a cabo controles periódicos de los aparatos al menos cada dos años.

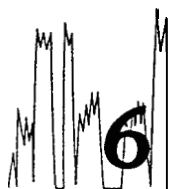
Se llevará a cabo un control del cumplimiento de los errores máximos tolerados en el uso del aparato de control, al menos una vez cada seis años. Este control incluye obligatoriamente la sustitución de la placa de instalación.

HOMOLOGACIÓN

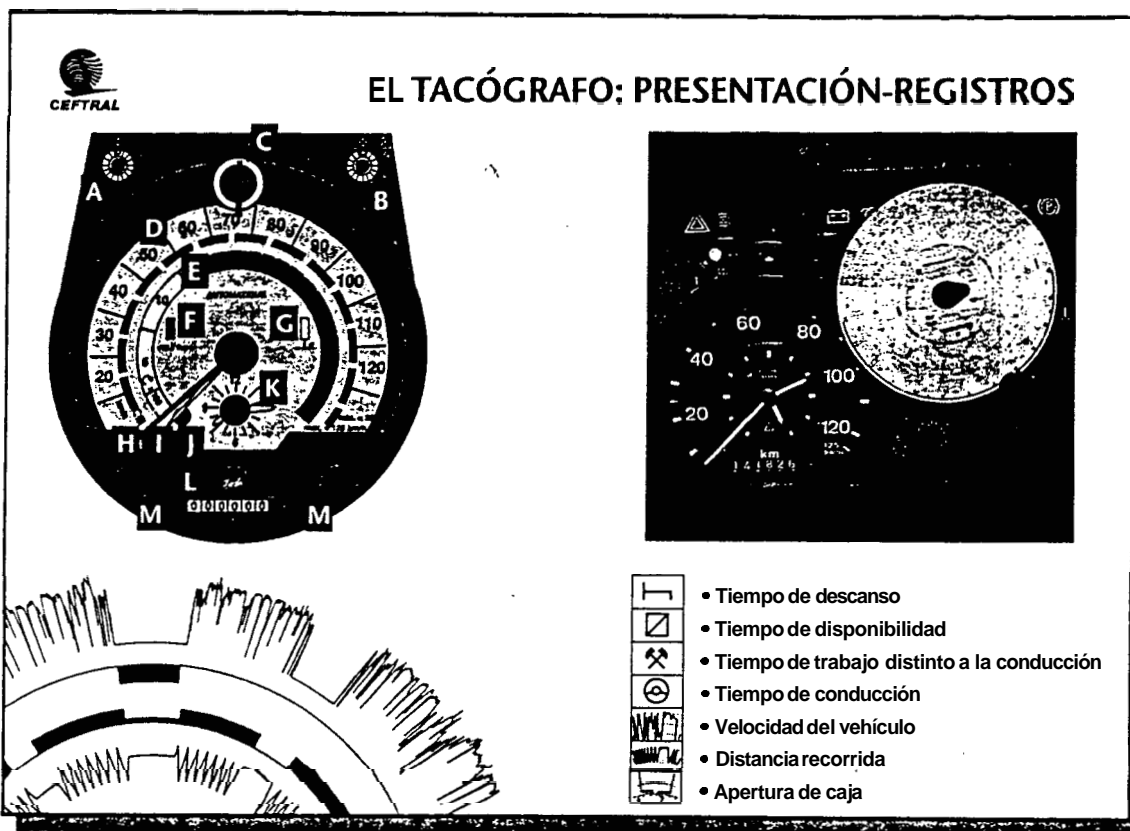
Los Tacógrafos llevarán una placa que será indeleble y deberá permanecer siempre legible. Estará compuesta por:

- Un rectángulo en el interior del cual la letra "e" minúscula está seguida de un número distintivo o de letras distintivas del país que haya otorgado la homologación.
- Un número de homologación correspondiente al número de la ficha de homologación establecida para el prototipo del aparato de control o de la hoja de registro colocado próximo al rectángulo antes mencionado.





ETacógrafo: Presentación-Registros.

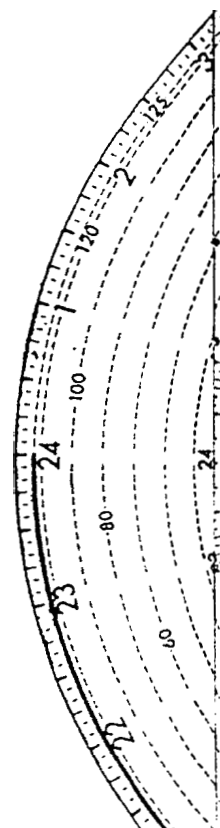


Descripción:

- A Selector primer conductor.
- B Selector segundo conductor.
- C Cerradura de la caja.
- D Escala de velocidades.
- E Cuentalrevoluciones.
- F Testigo de exceso de velocidad.
- G Testigo de control de funcionamiento.
- H Aguja de velocidad.
- I Aguja de cuentalrevoluciones.
- J Testigo de funcionamiento del reloj.
- K Reloj.
- L Cuentakilómetros totalizador.
- M Otros emplazamientos posibles de los selectores.

El conmutador selector es un botón situado en la cara anterior del Tacógrafo. Su posición arriba o abajo, a la izquierda o a la derecha del Tacógrafo, permite al conductor situar los dispositivos registradores del Tacógrafo según el tipo de actividad ejercida por el mismo.

- Conducción.
- Trabajo distinto a la conducción.
- Disponibilidad.
- Descanso.

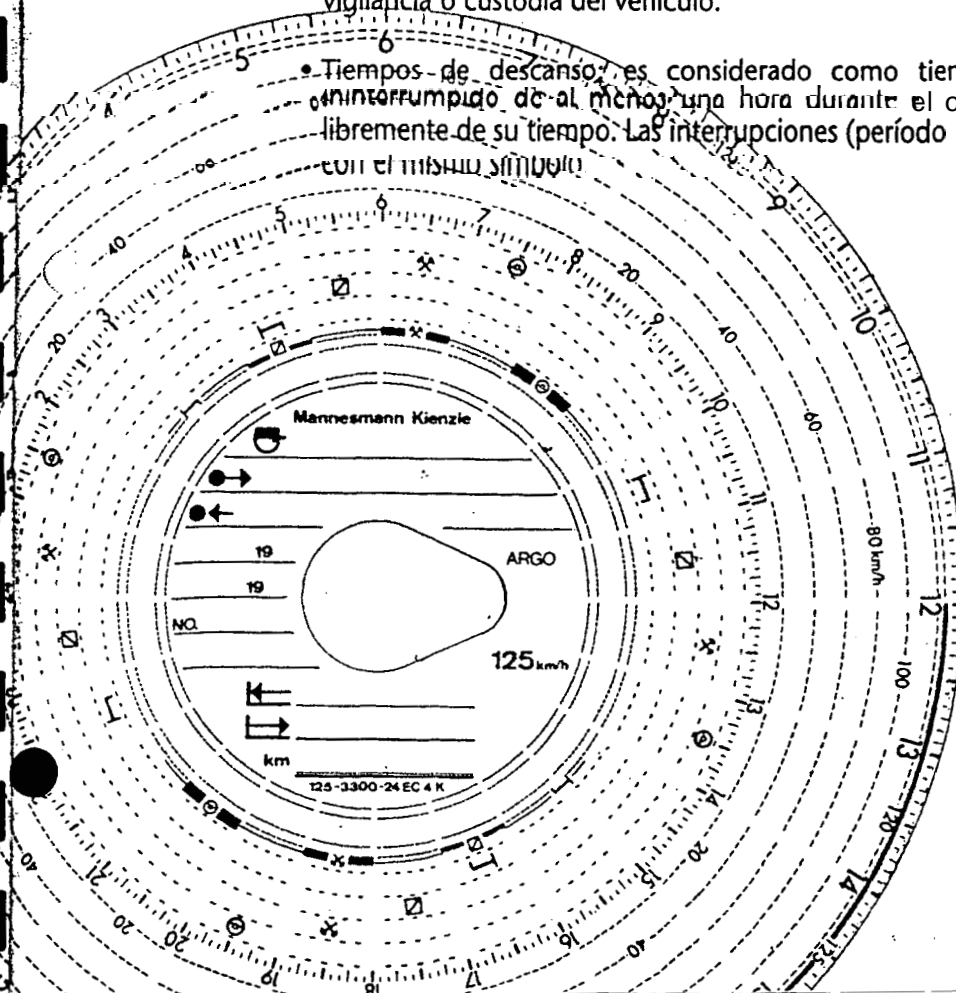




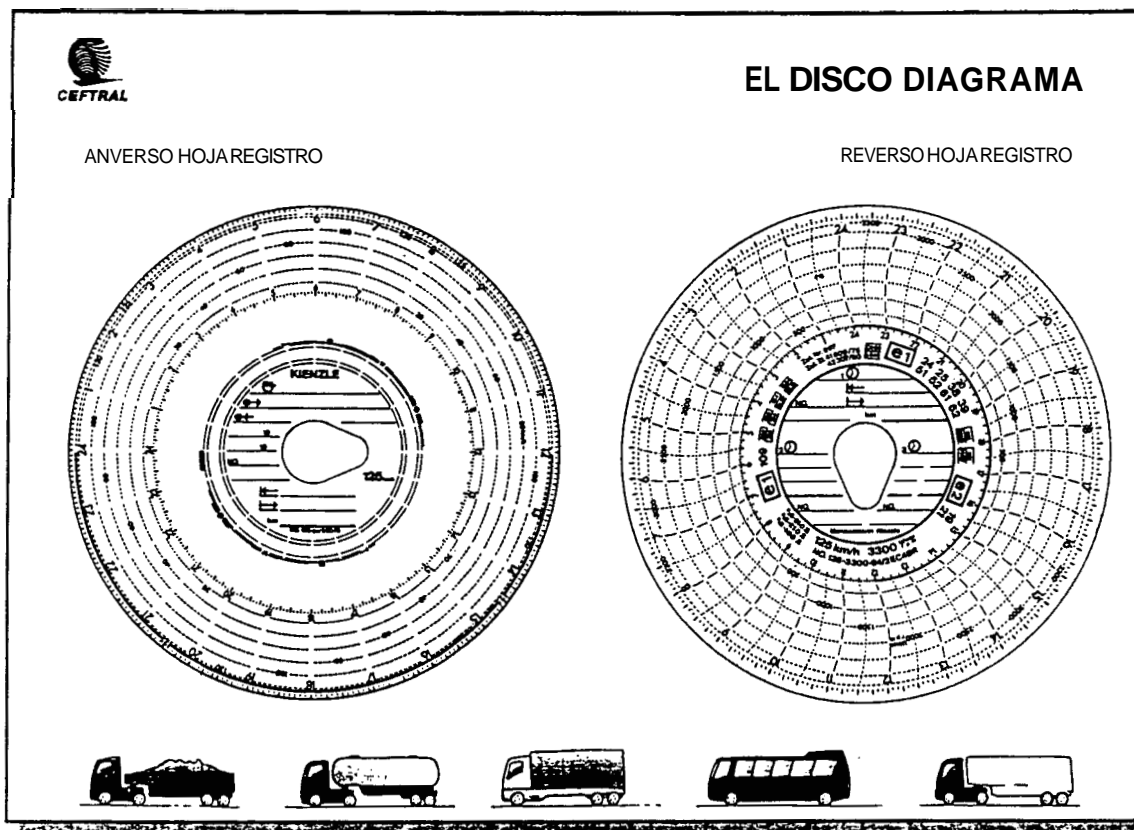
Así, el conmutador puede indicar:

- Tiempos de conducción: está considerado como tiempo de conducción todo el periodo en el curso del cual el conductor se encuentra al volante de su vehículo y donde su actividad está totalmente consagrada a la conducción del mismo.
- Tiempo de trabajo distinto a la conducción: es el periodo en el curso del cual el conductor ejerce un trabajo efectivo distinto a la conducción y ligado a su actividad. En este tiempo, están incluidas las operaciones de carga y descarga, verificaciones del vehículo, reparaciones de averías, operaciones burocráticas, etc.
- Tiempo de presencia a disposición de la actividad: corresponde al, o a los periodos en el curso de los cuales el conductor no ejerce ninguna actividad efectiva, pero permanece no obstante, a disposición de su empresa. Son considerados como tiempos de disponibilidad, los periodos de espera mientras se realiza la operación de carga o descarga, la supervisión de estas operaciones cuando son efectuadas por terceros, y la vigilancia o custodia del vehículo.

- Tiempos de descanso: es considerado como tiempo de descanso todo periodo ininterrumpido de al menos una hora durante el cual el conductor puede disponer libremente de su tiempo. Las interrupciones (período inferior a una hora) son registradas con el mismo símbolo.



7 El disco diagrama.



ELEMENTO IMPRESCINDIBLE DEL TACÓGRAFO: LA HOJA DE REGISTRO O DISCO DIAGRAMA.

Hoja concebida para recibir y fijar registros que debe colocarse en el Tacógrafo y en la que los dispositivos impresores del mismo inscriben ininterrumpidamente los diagramas de datos que deben registrarse. Las hojas registros deberán ser de un modelo homologado que pueda utilizarse en el aparato instalado en el vehículo. Las hojas registros tienen una duración de 24 horas.

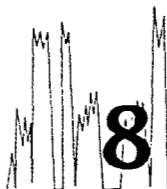
MUY IMPORTANTE: Las hojas registro son personales de cada conductor, por lo tanto acompañarán a éste y no al vehículo.

Son cada vez más frecuentes los vehículos equipados con Tacógrafos llamados automáticos o semiautomáticos. En estos modelos de Tacógrafos, el selector tiene sólo tres posiciones posibles:

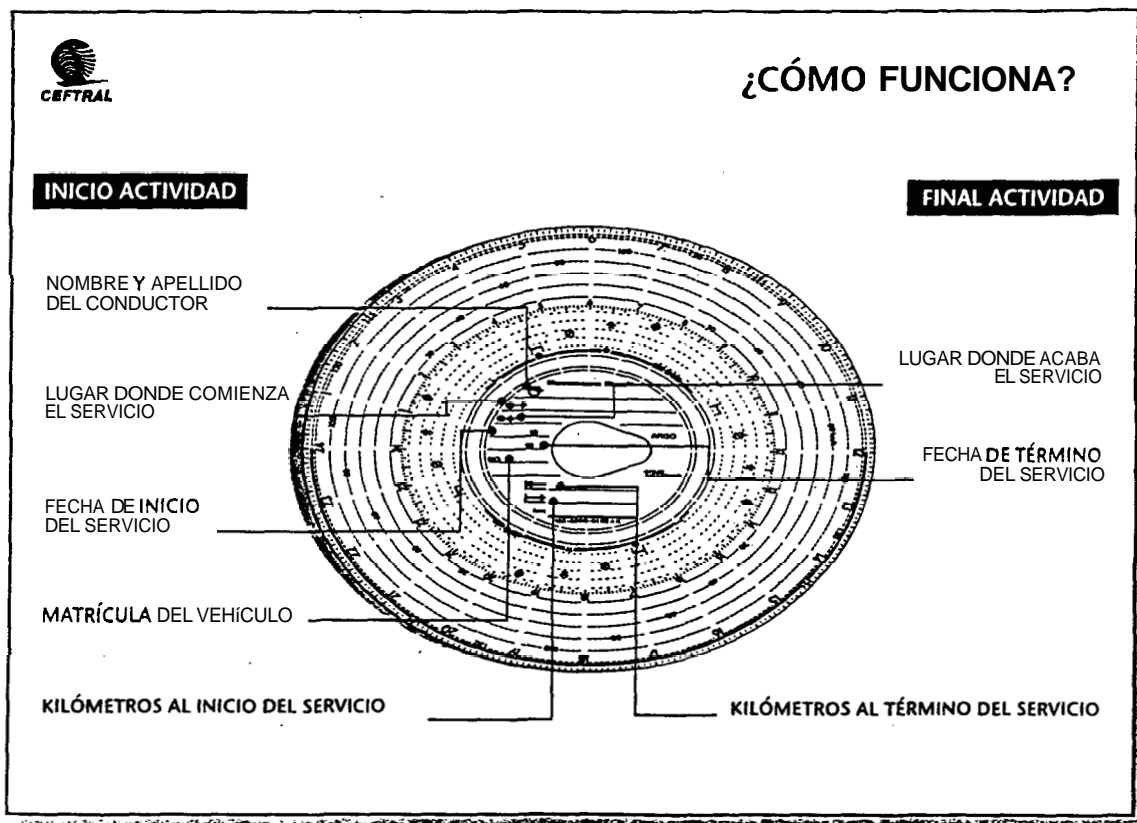
- Trabajo distinto a la conducción.
- Disponibilidad.
- Descanso.

El registro de los tiempos de conducción se efectúa automáticamente desde el momento en que el vehículo se pone en movimiento.

La maniobra del selector para los diferentes símbolos en relación con la actividad real del conductor es obligatoria.

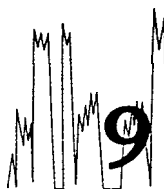


¿Cómo funciona?

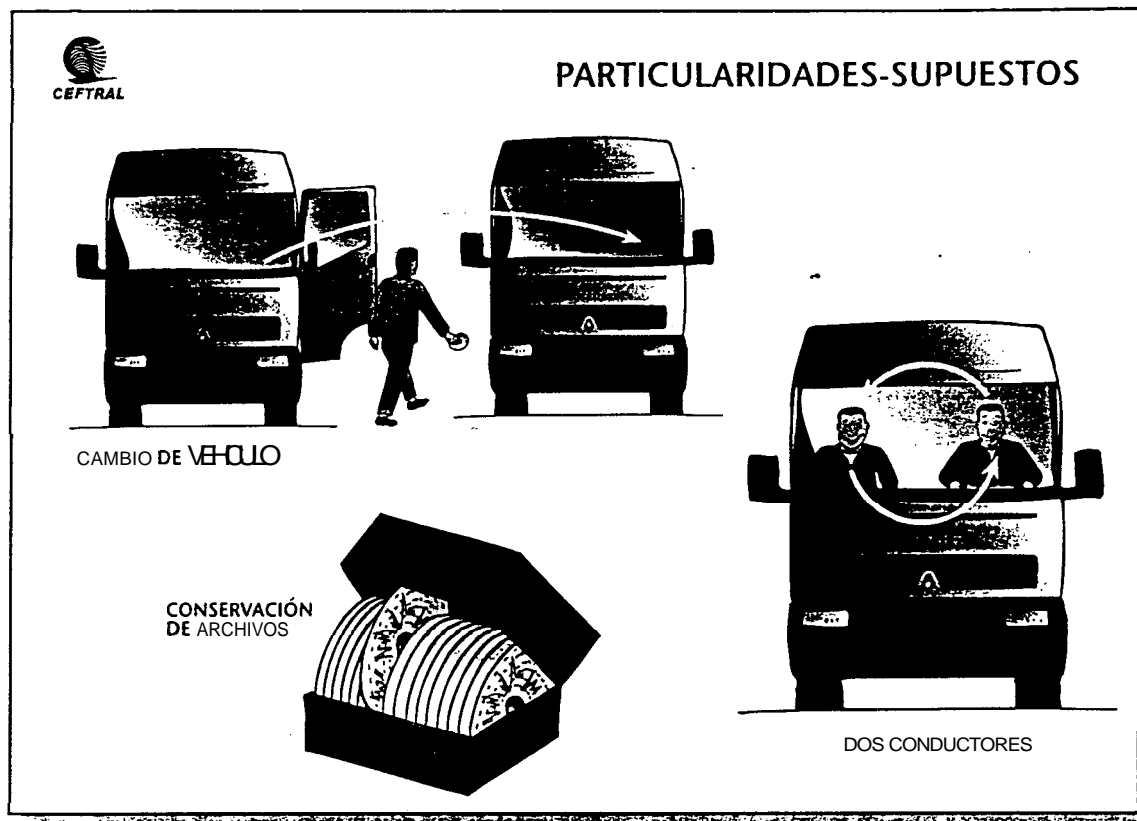


Desde el momento en que el conductor se hace cargo del vehículo ha de poner en funcionamiento el Tacógrafo, para lo cual:

- 1 Rellenará la hoja registro anotando manualmente y de forma legible:
 - Su nombre y apellido.
 - El lugar y la fecha en los que se hace cargo del vehículo.
 - La matrícula del vehículo.
 - Kilómetros que figuran en la lectura del cuentakilómetros.
- 2 Colocará la hoja registro rellena en el **Tacógrafo** y cerrará el aparato.
- 3 Colocará el conmutador seleccionador de períodos de tiempo en la posición correspondiente a la actividad que vaya a desarrollar.
- 4 Cuando el conductor finalice su servicio, o cuando se haya terminado la duración de la hoja registro, deberá sacar la hoja del **Tacógrafo** y anotar manualmente en ella:
 - La fecha.
 - El lugar donde se encuentra en ese momento.
 - El número de kilómetros que figura en la lectura del cuentakilómetros.
 - Calcular la diferencia de los kilómetros realizados (resta entre kilómetros al inicio y kilómetros al final).



Particularidades-Supuestos.



¿QUÉ HACER CUANDO SE CAMBIA DE VEHÍCULO DURANTE EL SERVICIO?

El conductor que durante su servicio cambie de vehículo deberá coger la hoja de registro del vehículo que deja, con todos los datos de inicio anotados que se describen en el apartado anterior, señalarán los kilómetros finales recorridos con ese vehículo, y tras comprobar la compatibilidad con el nuevo tacógrafo, se anotará manualmente en la parte posterior de la misma hoja *:

- La matrícula del nuevo vehículo del que se hace cargo.
- Los kilómetros que marcan la lectura del cuentakilómetros del nuevo vehículo.
- La hora en que se efectúa el cambio de vehículo.

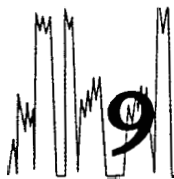
SUPUESTO DE DOS CONDUCTORES PARA EL MISMO VEHÍCULO.

En los casos en que la tripulación de un vehículo se componga de dos conductores que estén a cargo del mismo vehículo, cada uno de los conductores deberá llevar y rellenar su propia hoja registro.

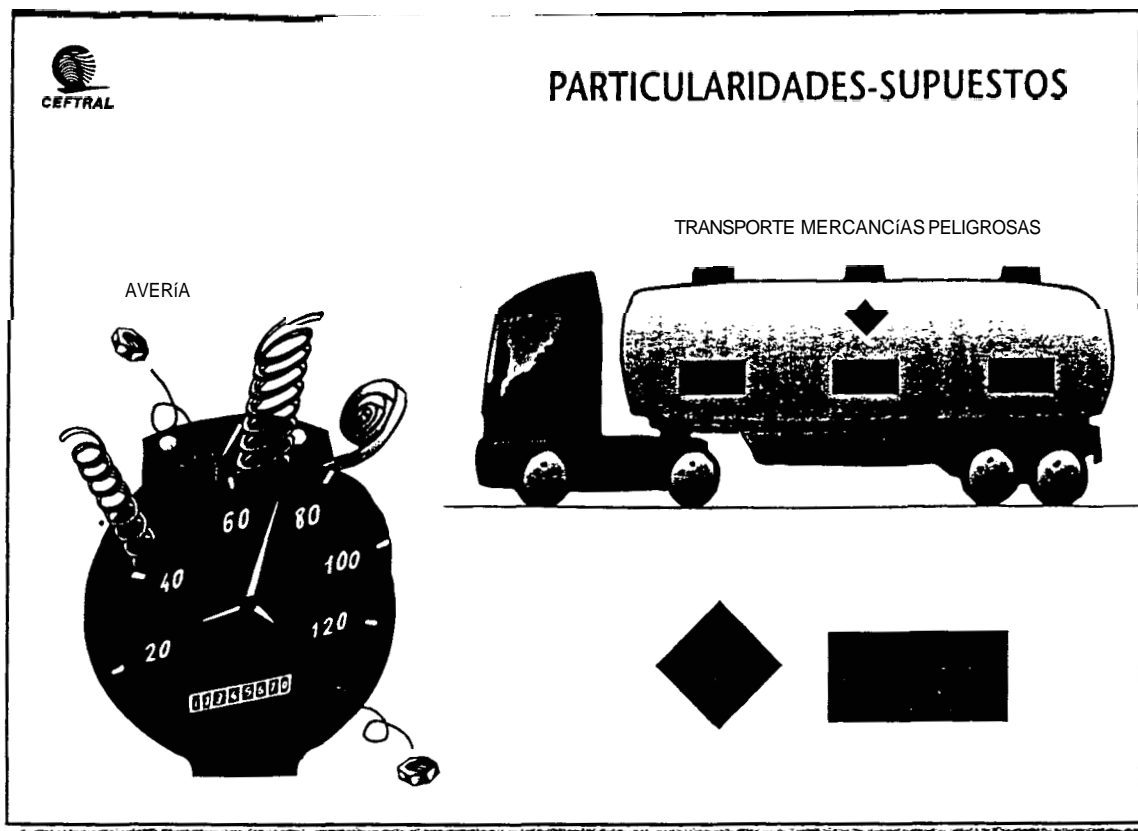
¿QUÉ HACER CON LAS HOJAS REGISTRO UTILIZADAS?

El empresario deberá conservar las hojas registro durante un año desde su utilización a disposición de la administración.

El conductor habrá de conservar en su poder y tener a disposición de los agentes de control, que se lo soliciten, las hojas registro correspondientes a la semana en curso, y la hoja registro correspondiente al último día de la semana anterior en la que condujo.



9 Particularidades-Supuestos.



MERCANCÍAS PELIGROSAS.

Determinadas materias peligrosas requieren un Tacógrafo especial:

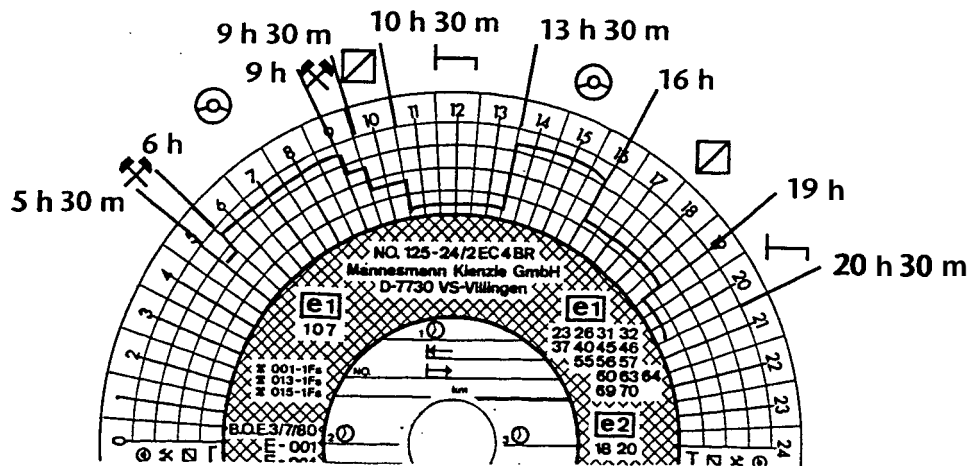
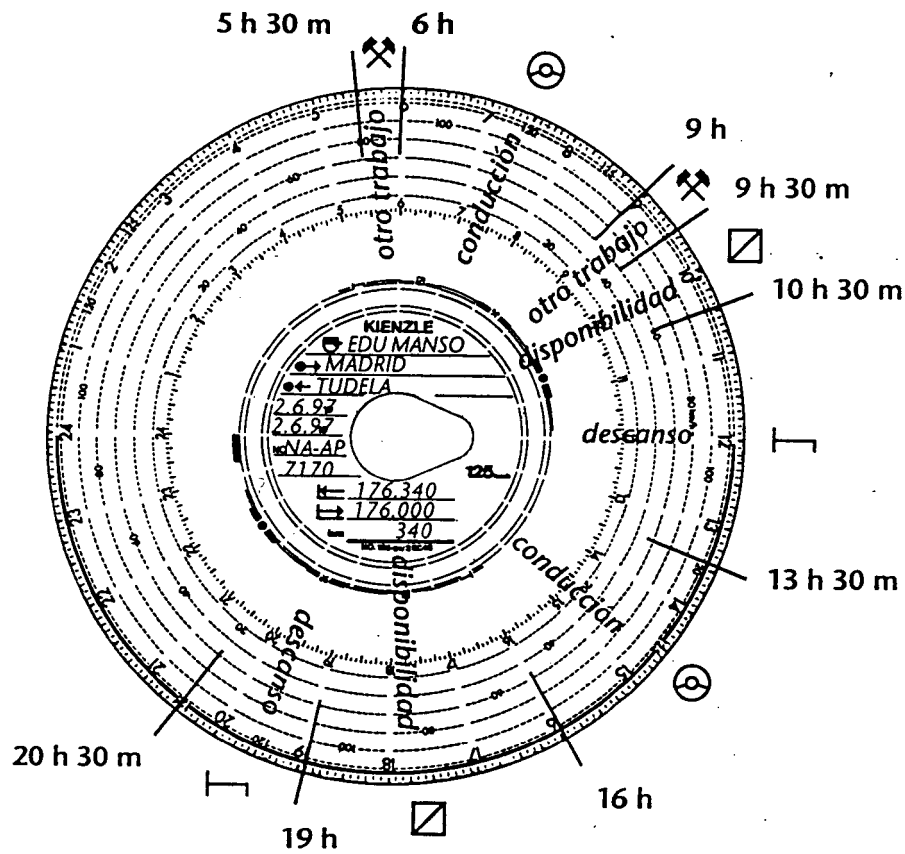
- Transporte de explosivos en unidades de transporte del tipo III que son los que se definen en el marginal 11.204 del ADR del año 1995.
- Transporte de materias de la clase 3 (líquidos inflamables), pero tan solo aquellos líquidos con un punto de inflamación inferior o igual a 61°C.
- Transporte de materias de la clase 2 (gases comprimidos, licuados y disueltos a presión), cuando sean transportados en sistemas y sean gases inflamables o químicamente inestables, salvo indicación contraria para estas materias.

AVERÍAS DEL TACÓGRAFO.

Se habrá de reparar por instalador o taller autorizado tan pronto como las circunstancias lo permitan en un período de tiempo que no exceda de una semana desde el día en que se produjo la avería.

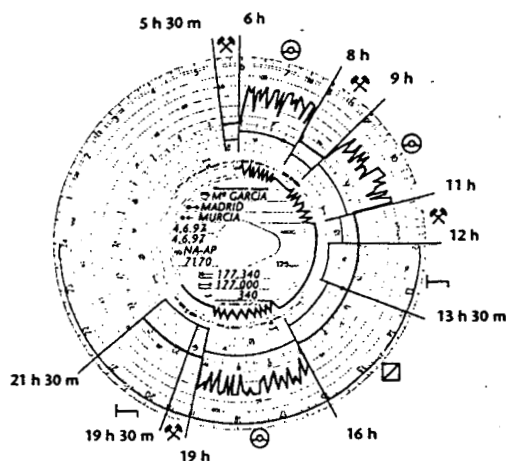
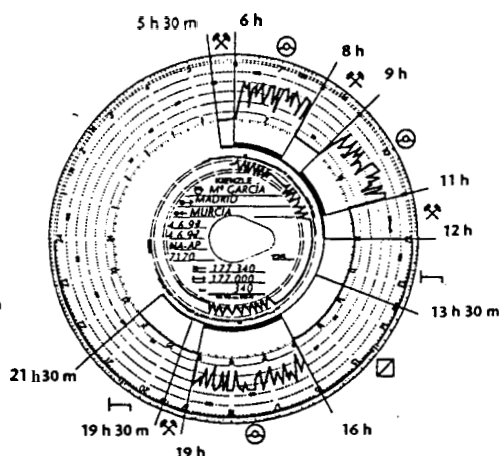
Mientras no se arregle la avería los conductores deberán anotar manualmente en las hojas registro todos los datos relativos a los bloques de tiempo que debido a la avería no se registren por el Tacógrafo.







INTERPRETACIÓN DE LOS REGISTROS

MODELO STANDAR
(anverso)MODELO SEMIAUTOMÁTICO
(anverso)

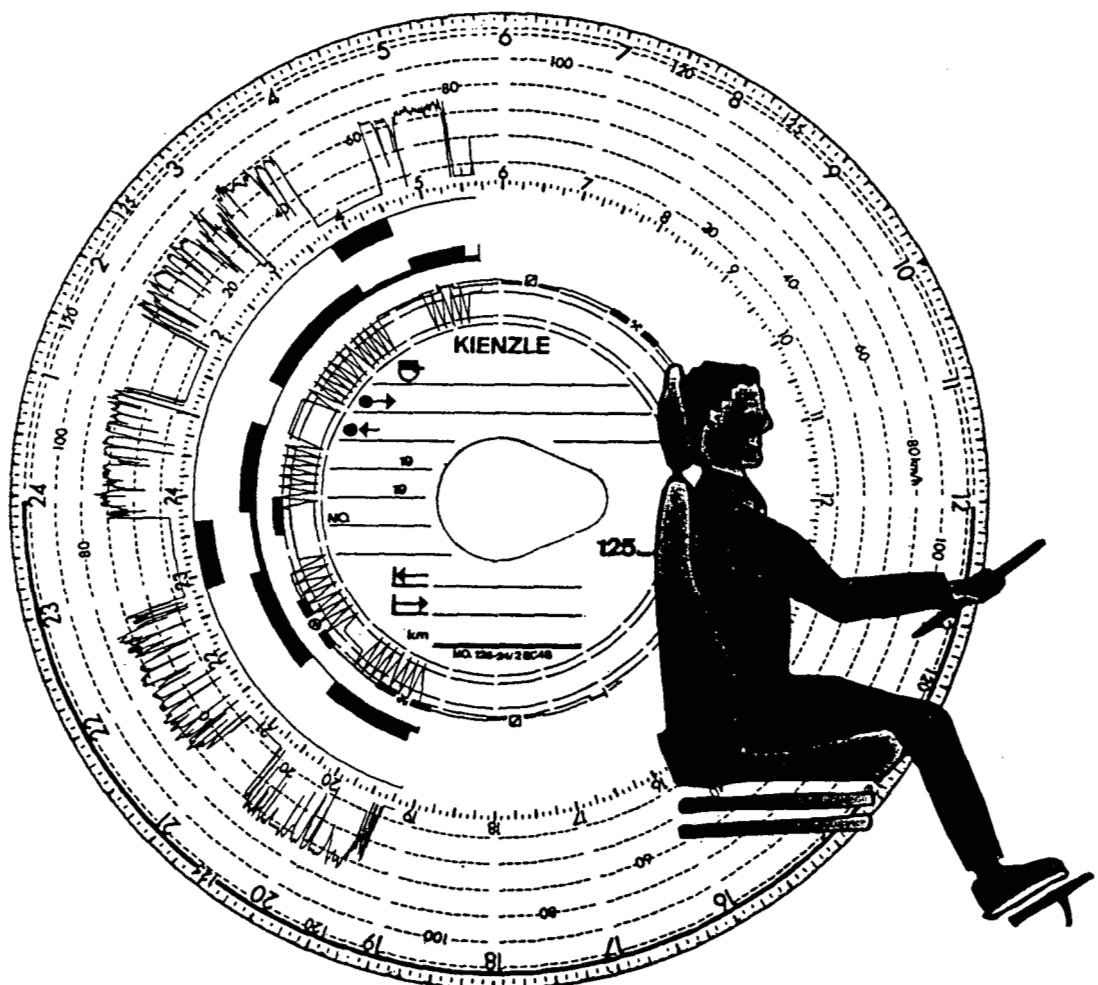
Se pueden ver dos discos correspondientes a la misma jornada de trabajo. Se han tomado como ejemplos los registros efectuados por un Tacógrafo "standard" y otro "semiautomático" con el fin de ver las diferencias entre uno y otro disco.

Como se puede comprobar, los datos que el conductor escribe a mano coinciden en ambos discos.

Veamos a continuación los registros mecánicos:

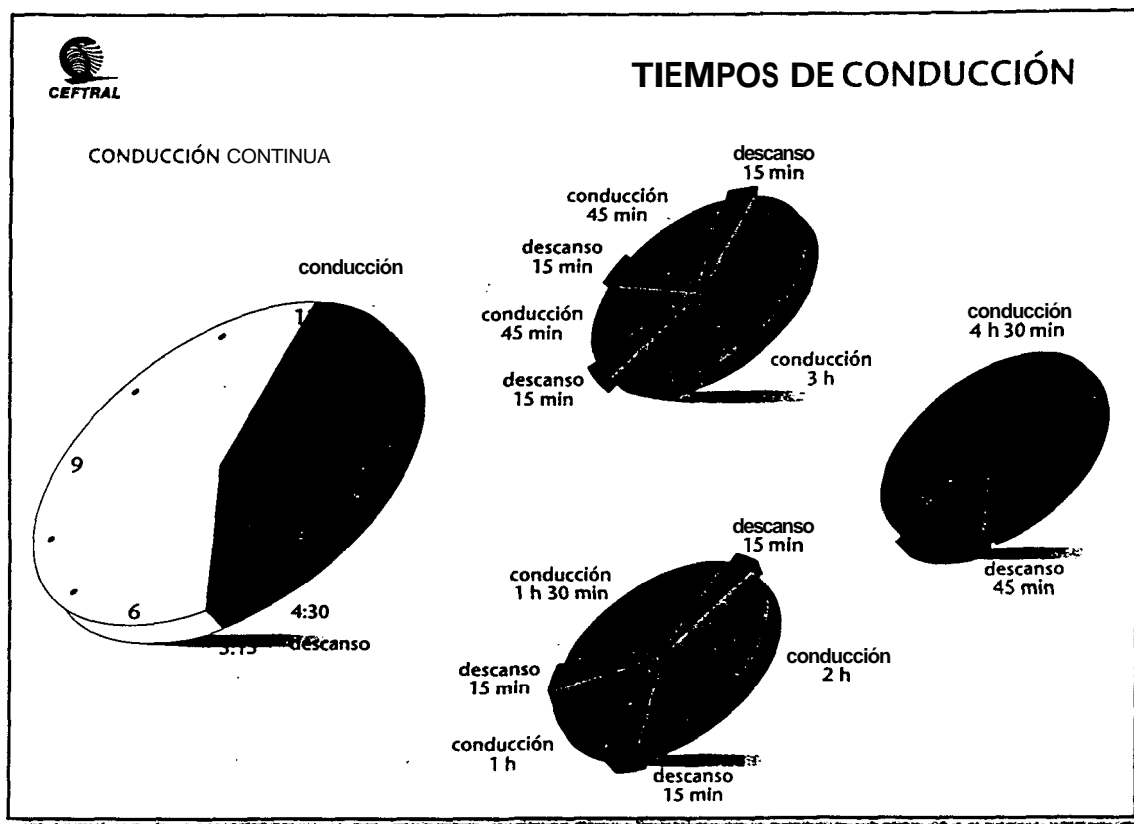
- De 5.30 a 6.00 horas, el selector se ha colocado en la posición de tiempo de trabajo distinto a la conducción.
- De 6.00 a 8.00 horas, el selector está en posición de conducción. Nuestro conductor ha realizado una conducción continuada de 2 horas recorriendo tal y como se puede comprobar una distancia total de 95 kms.
- De 8.00 a 9.00 horas, el selector vuelve a estar colocado en tiempo de trabajo distinto a la conducción.
- De 9.00 a 11.00 horas, se vuelve a registrar período de conducción durante 2 horas, recorriendo 103 kms.
- De 11.00 a 12.00 horas, el selector está registrando tiempo de trabajo distinto a la conducción.

- De 12.00 a 13.30 horas, el selector está en posición de descanso. El conductor está disponiendo libremente de su tiempo.
- De 13.30 a 16.00 horas el selector registra tiempo de disponibilidad. En el curso de estas dos horas y media, el conductor no efectúa ningún trabajo efectivo, pero permanece a disposición de su empresa, por ejemplo, mientras se realiza la carga o descarga por terceros.
- De 16.00 a 19.00 horas, el selector se encuentra colocado en conducción. Durante las tres horas de conducción el vehículo recorre 142 kms.
- De 19.00 a 19.30 horas, el selector está en posición de tiempo de trabajo distinto a la conducción.
- De 19.30 a 21.30 horas, el selector está colocado en posición de descanso.





Tiempos de conducción.



CONDUCCIÓN ININTERRUMPIDA.

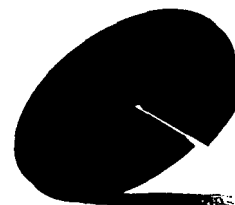
El tiempo máximo de conducción ininterrumpida es de cuatro horas y media. Después de conducir, de forma ininterrumpida durante cuatro horas y media, hay que respetar una interrupción de al menos 45 minutos también ininterrumpidos.

Puede sustituirse la interrupción de 45 minutos por interrupciones de al menos 15 minutos cada una, intercaladas en el período de conducción de cuatro horas y media.

CASOS ESPECIALES.

En el transporte ocasional de menores no se puede conducir más de 2 horas consecutivas, puesto que la permanencia de los menores en el vehículo-podrá tener como máximo una duración ininterrumpida de 2 horas, transcurridas las cuales será obligatoria una parada mínima de 20 minutos. Cuando la utilización de 15 minutos más permita la llegada al punto de destino o a un punto de estacionamiento adecuado, podrá prolongarse el viaje sin necesidad de descanso durante el citado lapso de tiempo.

2 h conducción ininterrumpida

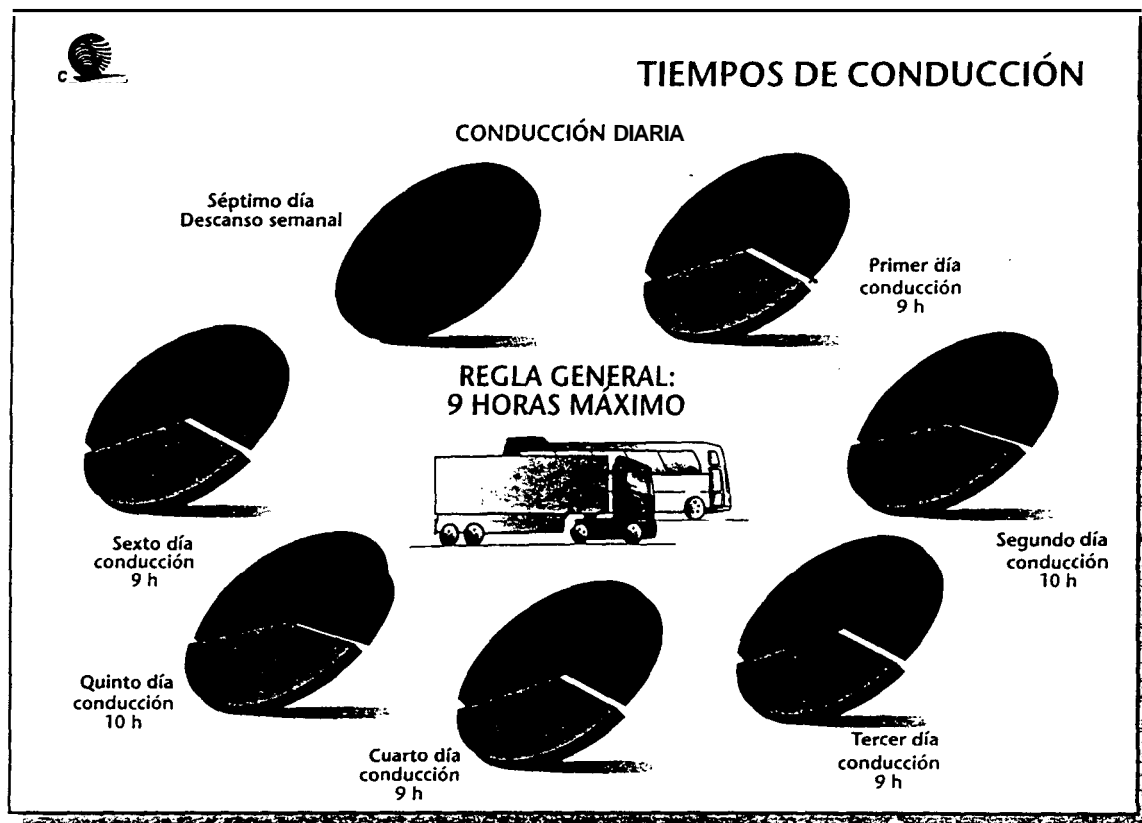


20 min de descanso

En el caso de transportes regulares de viajeros, en territorio nacional, se podrá fijar la interrupción mínima en 30 minutos después de un tiempo de conducción no superior a 4 horas, únicamente cuando interrupciones de más de 30 minutos pudieran entorpecer la circulación del tráfico en el caso urbano, y los conductores no pudieran intercalar una interrupción de 15 minutos entre las cuatro horas y media de conducción anteriores.



11 Tiempos de conducción.

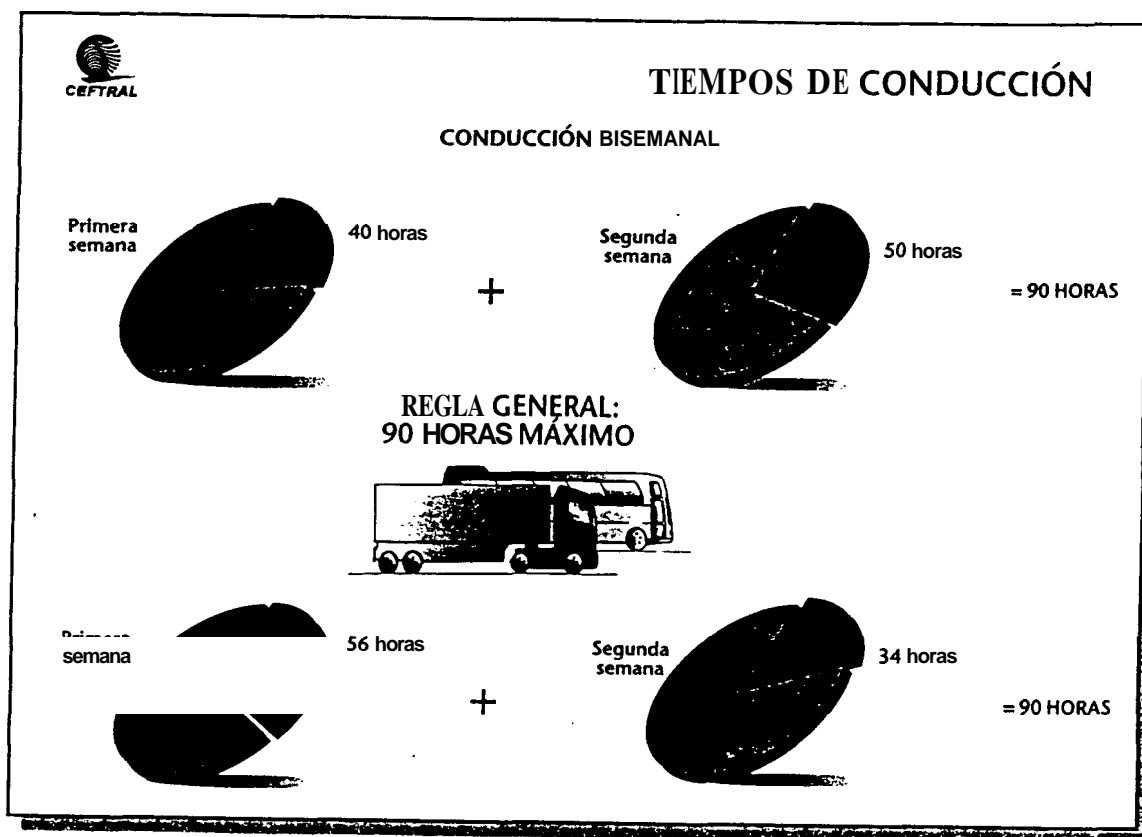


CONDUCCIÓN DIARIA.

El tiempo máximo de conducción diario no puede exceder de 9 horas, salvo dos veces a la semana que puede llegar a 10 horas.

Después de realizar 6 períodos diarios de conducción o después de conducir durante 6 días consecutivos hay que tomar un descanso semanal.



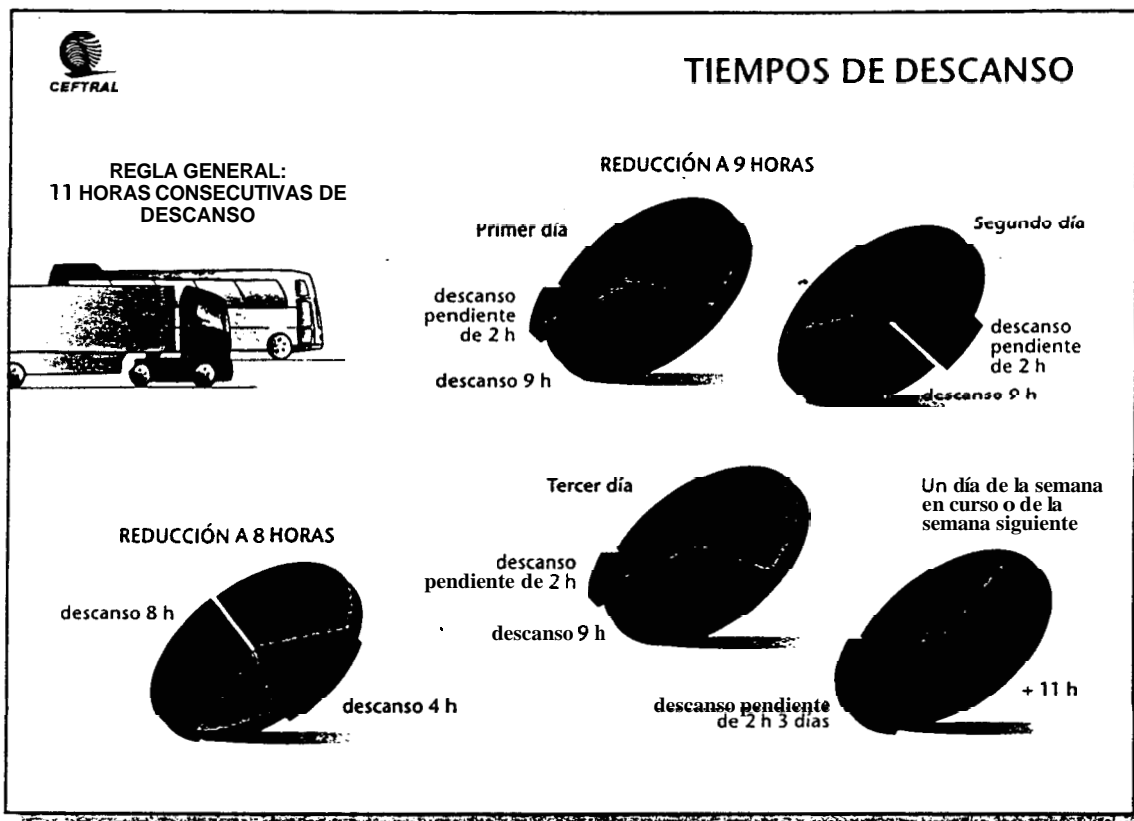


CONDUCCIÓN BISEMANAL.

El tiempo de conducción en dos semanas consecutivas no podrá exceder de 90 horas.

De tal forma, si un conductor conduce en una semana durante 56 horas (tiempo máximo de conducción semanal), en la siguiente (el mismo tratamiento tendrá la anterior) sólo podrá llegar a conducir 34 horas, puesto que sumando cualquiera de las dos semanas no se superará el máximo de 90 horas establecido.

12 Tiempos de descanso.



DESCANSO DIARIO.

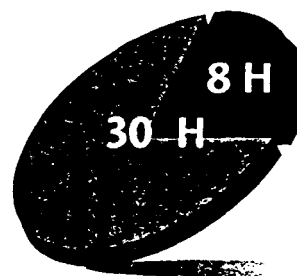
En cada período de 24 horas el conductor gozará de un tiempo de descanso diario de 11 horas consecutivas.

No obstante, puede reducirse el descanso diario de 11 horas a 9 horas, también consecutivas, tres veces a la semana, pero antes de que acabe la semana siguiente habrá de compensar el descanso no tomado.

El descanso ininterrumpido de 11 horas puede sustituirse por un descanso tomado en dos o tres periodos durante las 24 horas, siendo uno de los períodos como mínimo, de 8 horas consecutivas. En este caso la duración del descanso diario se prolongará a 12 horas.



En el supuesto de vehículos con dos conductores, cada treinta horas (30 h.) cada conductor debe gozar de un descanso diario de ocho horas (8 h.) consecutivas.



CONDUCTOR A:
8 h consecutivas de
descanso

CONDUCTOR B:
8 h consecutivas de
descanso

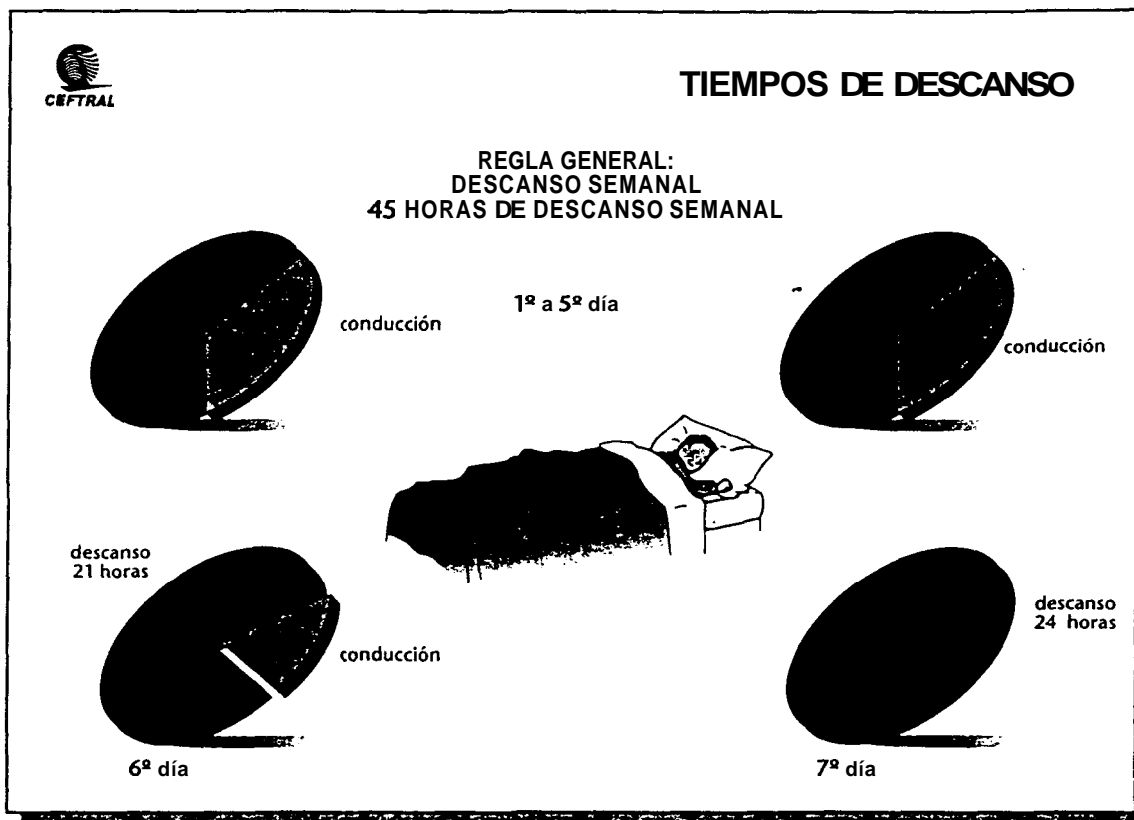
ACLARACIÓN.

El descanso diario podrá tomarse en el vehículo siempre que éste disponga de litera y se encuentre parado.

| | ⌚ | ☑ |
|--------------------------------------|-------------------------|-------------------|
| 22 horas | 4h 30 Primer Conductor | Segundo conductor |
| | 4h 30 Segundo conductor | Primer Conductor |
| | 4h 30 Primer Conductor | Segundo conductor |
| | 4h 30 Segundo conductor | Primer Conductor |
| 8h00 Reposo con el vehículo detenido | | |



12 Tiempos de descanso.



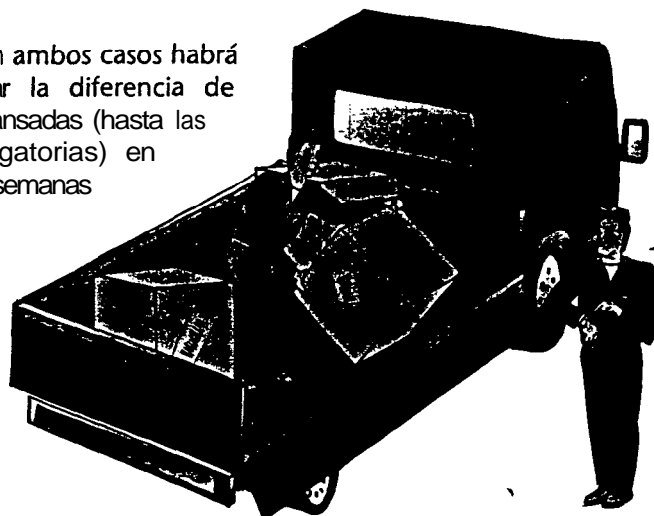
DESCANSO SEMANAL.

Después de realizar 6 períodos de conducción diarios o después de haber conducido durante un máximo de seis días consecutivos hay que tomar un descanso de **45** horas ininterrumpidas.

El período de descanso semanal de **45** horas consecutivas puede reducirse a 36 horas ininterrumpidas cuando dicho descanso se tome en el lugar en que se encuentre normalmente el conductor o el vehículo.

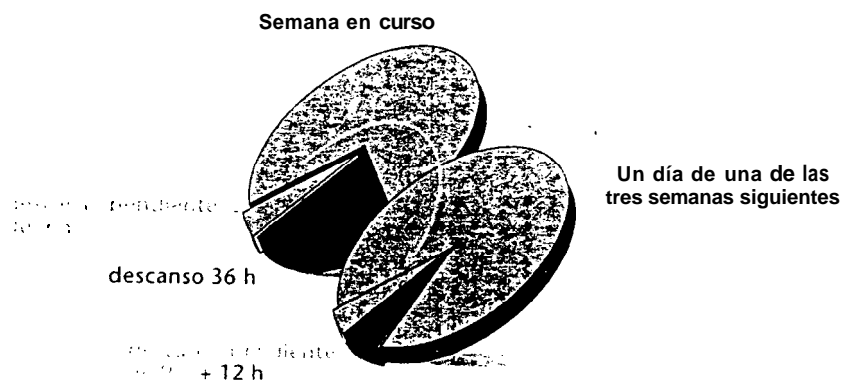
El período de descanso semanal de **45** horas consecutivas puede reducirse a **24** horas ininterrumpidas cuando dicho descanso se tome en un lugar en donde no se encuentre normalmente el conductor o el vehículo.

ATENCIÓN: En ambos casos habrá que compensar la diferencia de horas no descansadas (hasta las 45 horas obligatorias) en una de las tres semanas siguientes.

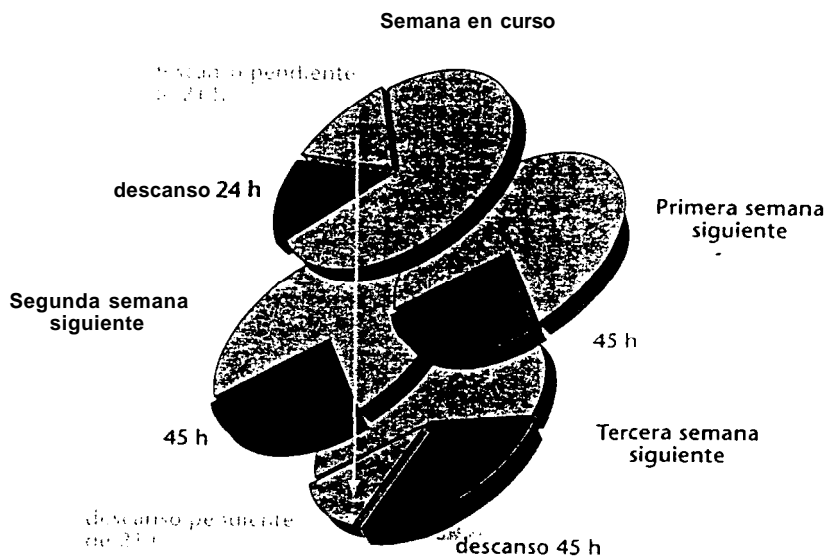


¡36 horas de descanso la semana pasada!
¡¡24 horas esta semana!! La próxima semana
me tomaré 75 horas...

• 1 Reducción 36 horas



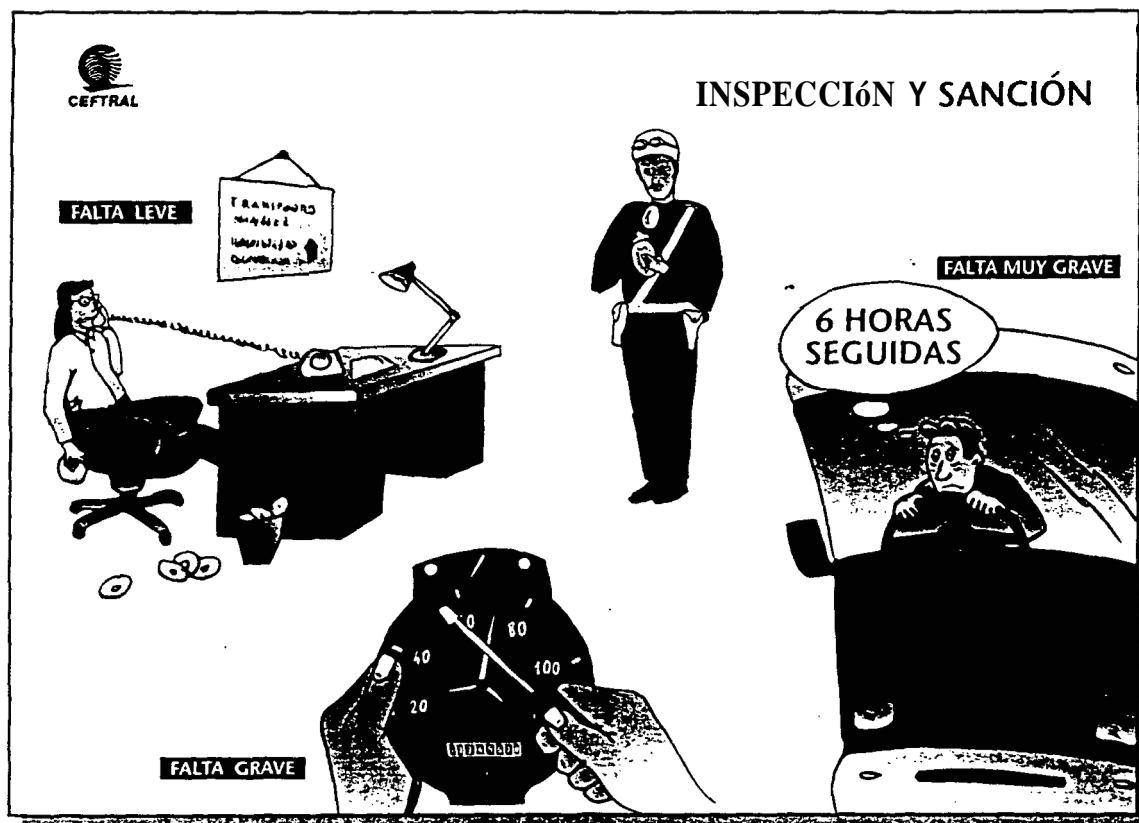
• 2 Reducción 24 horas



CASO ESPECIAL: En el transporte discrecional de viajeros el conductor podrá tomar el descanso semanal después de conducir durante doce días consecutivos. El descanso semanal que le correspondería se adscribirá al descanso semanal de la 2ª semana.



13 Inspección y sanción.



HECHOS SANCIONABLES.

La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y su Reglamento establecen como hechos sancionables los siguientes, que serán sancionados tal y como a continuación se detalla:

- Faltas muy graves.
 - Reducir más del 50% los períodos de descanso.
 - Conducción ininterrumpida de más de 6 horas.
 - Conducir más de 13 horas y media al día.
 - Negarse u obstruir la actuación del ejercicio legal de los Servicios de Inspección.
 - Realizar servicios en condiciones que afecten a la seguridad de las personas.
- Faltas graves.
 - Circular con un exceso superior a un 20% de lo permitido en los tiempos de conducción.
 - Reducción superior al 20% de los períodos de descanso.
 - Carencia, manipulación o funcionamiento erróneo e imputable al transportista, del Tacógrafo, sus elementos u otros instrumentos o medios de control que deba llevar el vehículo.
 - El no tener a disposición inmediata de los agentes de control las hojas registro correspondientes a la semana en curso y la correspondiente al último día de la semana anterior en que el conductor haya conducido.
 - No conservar los discos obligatoriamente establecidos.
- Faltas leves.
 - Reducción de hasta 20% de los períodos de descanso.
 - Carecer en la empresa de las hojas registro utilizadas durante el último año.
 - No rellenar correctamente los datos del disco-diagrama.
 - Circular con un exceso de hasta un 20% para lo permitido en los tiempos de conducción.





Empecemos por aquellas obligaciones que conciernen al empresario...

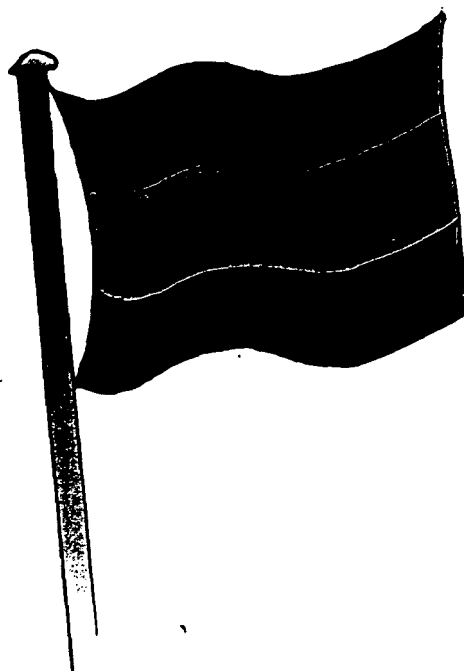
- ...Será el primero en velar por el respeto de las normas de conducción y descanso.
- ...Deberá organizar el trabajo de sus conductores de forma que éstos desarrollen su actividad conforme a las reglas establecidas.
- ...Deberá equipar a sus vehículos de los aparatos de control necesarios y velar por su buen funcionamiento, así como mantener los documentos de control establecidos.
- ...Proporcionará a cada conductor el número suficiente de Hojas de control, adecuadas a su Tacógrafo.
- ...Conservará, como mínimo durante un año, de forma ordenada los discos diagrama.
- ...No olvidemos que incluso el empresario puede ser penalmente responsable de las infracciones cometidas por sus conductores.

Por parte del **conductor**...

- Deberá respetar los tiempos de conducción y de descanso marcados en la norma.
- Deberá asegurarse del correcto funcionamiento del Tacógrafo.
- Utilizará correctamente los selectores que correspondan del aparato de control.
- En ningún caso circulará con el aparato de control abierto.
- No utilizará más discos de los necesarios para cada jornada o discos no adecuados a su tipo de Tacógrafo.
- Sin olvidar, igualmente, que el conductor puede ser penalmente responsable de las infracciones cometidas por un mal ejercicio de su actividad profesional.

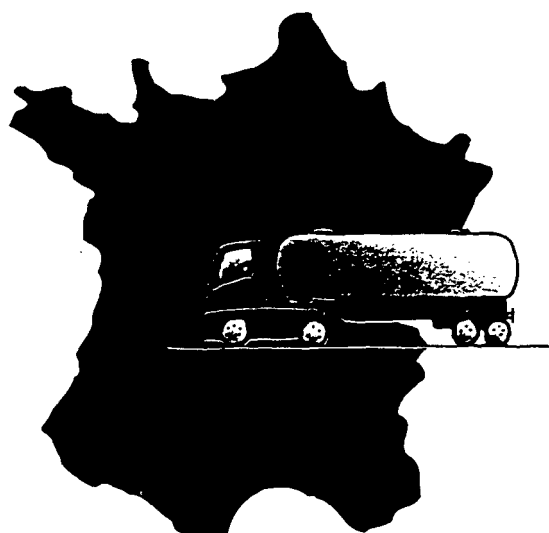
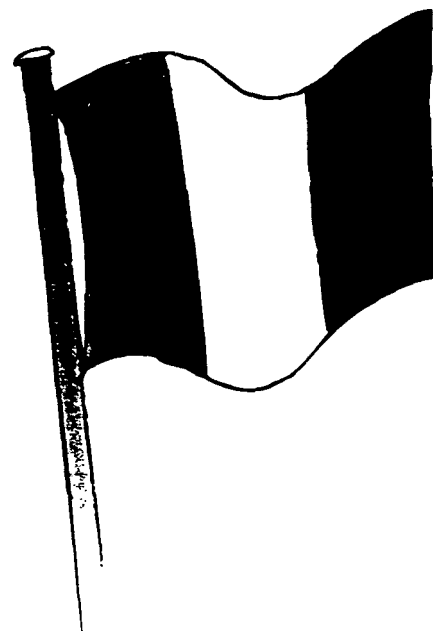
Español

- 1 Agente del Ministerio de Transportes.
- 2 Averiguaciones.
- 3 Certificado de seguro de su vehículo.
- 4 Permiso de conducir.
- 5 Documentación (documento nacional de identidad).
- 6 Hoja de registro en curso (disco).
- 7 Hojas de registro (discos) de los últimos días.
- 8 Documento manuscrito (en el caso de avería del aparato).
- 9 Copia del horario de servicio.
- 10 Resumen del libro de servicio.
- 11 Inexistencia de aparato de control (tacógrafo).
- 12 Falta de utilización del aparato de control (tacógrafo):
 - Ausencia de disco.
 - Aparato abierto.
- 13 Negarse a la presentación de los documentos que sirven para la inspección.
- 14 Empleo de discos no homologados.
- 15 Falta de manipulación del selector.
- 16 Falsificación o destrozo de los documentos que sirven para la inspección.
- 17 Parte central no rellenada.
- 18 Falta de documentos manuscritos (en el caso de avería de aparato).
- 19 Falta de:
 - Resumen del libro de servicio.
 - Copia del horario de servicio.
- 20 Ausencia o insuficiencia de descanso diario.
- 21 Sobrepasar la duración del tiempo de conducción:
 - De forma continua.
 - Diariamente.
 - Semanalmente.
- 22 Sobreimpresión.
- 23 Advertencia.
- 24 Fianza.
- 25 Inmovilización.
- 26 Atestado.



Francés

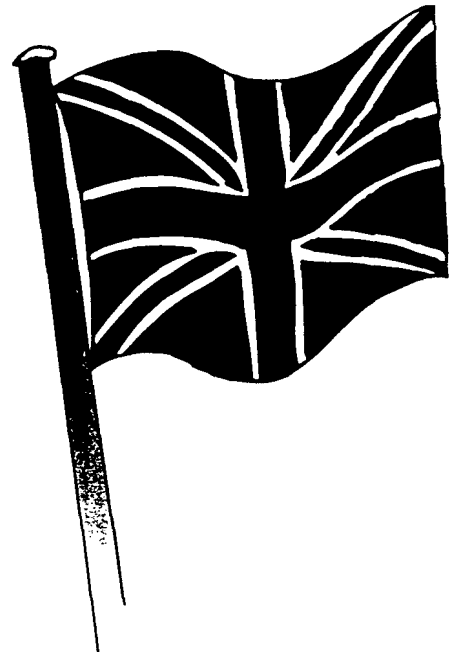
- 1 Agent du Ministère des Transports.
- 2 Vérifications.
- 3 Certificat d'immatriculation.
- 4 Permis de conduire.
- 5 Pièces d'identité.
- 6 Feuille d'enregistrement en cours (disque).
- 7 Feuilles d'enregistrement (disques) des jours précédents.
- 8 Document manuscrit (cas de panne de l'appareil).
- 9 Copie de l'horaire de service.
- 10 Extrait du registre de service.
- 11 Défaut d'appareil de contrôle (chronotachygraphe).
- 12 Défaut d'utilisation de l'appareil de contrôle (chronotachygraphe):
 - Absence de disque.
 - Appareil ouvert.
- 13 Refus de présenter les documents destinés au contrôle.
- 14 Emploi de disques non homologués.
- 15 Défaut de manipulation du sélecteur.
- 16 Falsification ou détérioration des documents destinés au contrôle.
- 17 Partie centrale non remplie.
- 18 Défaut de tenue des documents manuscrits (panne de l'appareil).
- 19 Défaut de:
 - Extrait du registre de service.
 - Copie de l'horaire de service.
- 20 Absence ou insuffisance de repos journalier.
- 21 Dépassement de la durée du temps de conduite:
 - Continue.
 - Journalière.
 - Hebdomadaire.
- 22 Surimpression.
- 23 Avertissement.
- 24 Consignation.
- 25 Immobilisation.
- 26 Procès-verbal.



Inglés

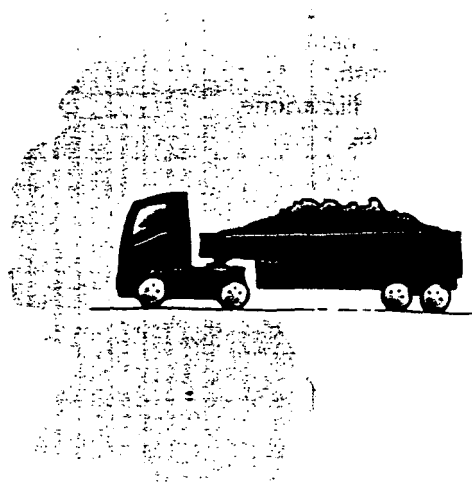
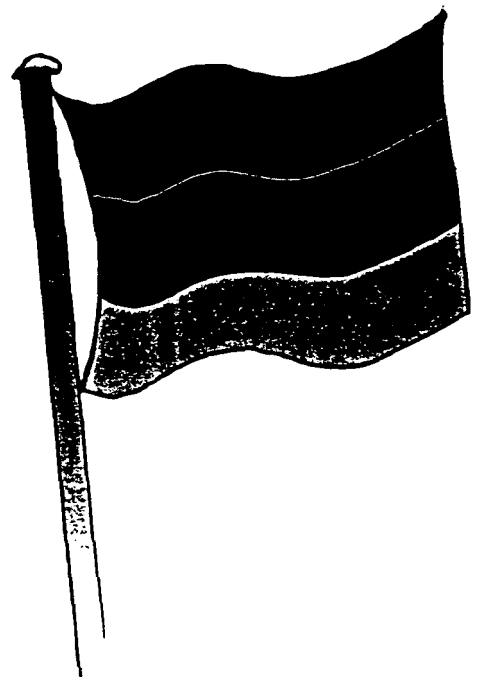


- 1 Official from the Ministry of Transport.
- 2 Verification (or checks).
- 3 Registration (log) book.
- 4 Driving licence.
- 5 Identification papers.
- 6 Current chart.
- 7 Charts for the days before.
- 8 Hand-written document (broken down recording device).
- 9 Copy of the service time table.
- 10 Extract from the duty roster.
- 11 Having no monitoring device (tachograph).
- 12 Failure to use the monitoring device (tachograph):
 - No chart.
 - Device left open.
- 13 Refusal to submit the documents required for the inspection.
- 14 Not using approved types of chart.
- 15 Failure to use the selector.
- 16 Forging or altering of documents having to be produced for examination.
- 17 Central part not filled in.
- 18 Failure to keep hand-written documents if the device has broken down.
- 19 Absence of:
 - Extract from the duty roster.
 - Copy of the service time table.
- 20 Insufficient daily rest, or none at all.
- 21 Exceeding the prescribed limit on driving hours:
 - Continuous.
 - Daily.
 - Weekly.
- 22 Overprinting.
- 23 Warning.
- 24 Deposit to pay.
- 25 Immobilization.
- 26 Police-report.



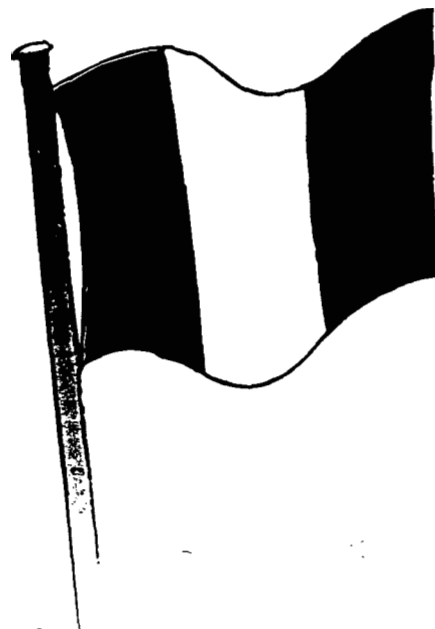
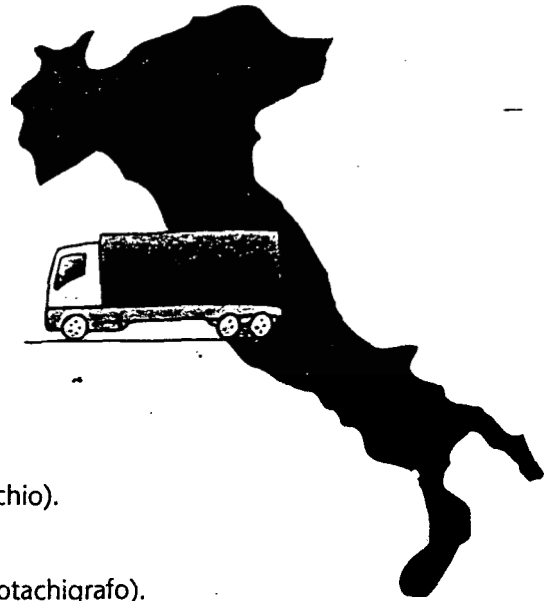
Alemán

- 1 Beamter des Verkehrsministeriums.
- 2 Überprüfungen.
- 3 Kraftfahrzeugschein.
- 4 Führerschein.
- 5 Ausweispapiere.
- 6 Gegenwärtig benutztes Schaublatt (Scheibe).
- 7 Schaubblätter (Scheiben) der vorangegangenen Tage.
- 8 Schriftliche Aufzeichnungen (bei einem Ausfall des Geräts).
- 9 Abschrift des Arbeitszeitplans.
- 10 Auszug aus dem Linienfahrplan.
- 11 Fehlen des Kontrollgeräts (Zeit- und Geschwindigkeitsschreiber).
- 12 Nichtbenutzung des Kontrollgeräts (Zeit - und Geschwindigkeitsschreiber):
 - Fehlende Scheibe.
 - Geöffnetes Gerät.
- 13 Verweigerung, die verlangten Urkunden zur Prüfung auszuhändigenden Urkunden.
- 14 Verwendung nicht bauartgenehmigter Scheiben.
- 15 Nichtbetätigung des Umschalters am Fahrtenschreiber.
- 16 Fälschung oder Beschädigung der zur Prüfung auszuhändigenden Urkunden.
- 17 Nichtausgefüllter Mittelteil.
- 18 Fehlende Führung der schriftlichen Unterlagen (Ausfall des Geräts).
- 19 Fehlen des:
 - Auszugs aus dem Linienfahrplan.
 - Abschrift des Arbeitszeitplans.
- 20 Fehlende oder ungenügende tägliche Ruhezeit.
- 21 Überschreitung der:
 - Ununterbrochenen Lenkzeit.
 - Täglichen Lenkzeit.
 - Wöchentlichen Lenkzeit.
- 22 Überschreibungen.
- 23 Verwarnung.
- 24 Hinterlegung.
- 25 Sicherstellung des Fahrzeugs.
- 26 Strafanzeige.



Italiano

- 1 Agente del Ministero dei trasporti.
- 2 Verificazioni.
- 3 Patente di circolazione.
- 4 Patente di guida.
- 5 Documenti (carta d'identità).
- 6 Foglio di registrazione in corso (disco).
- 7 Foglii de registrazione (dischi) dei giorni precedenti.
- 8 Documento manoscritto (in caso di guasto dell'apparecchio).
- 9 Copia dell'orario di servizio.
- 10 Estratto del registro di servizio.
- 11 Mancanza di apparecchio meccanico di controllo (cronotachigrafo).
- 12 Mancata utilizzazione dell'apparecchio di controllo (cronotachigrafo):
 - Mancanza di dischi.
 - Apparecchio aperto.
- 13 Rifiuto di esibire i documenti destinati al controllo.
- 14 Impiego di dischi non omologati.
- 15 Difetto di azionamento del selettore.
- 16 Falsificazione o deteriorazione dei documenti destinati al controllo.
- 17 Parte centrale non registrata.
- 18 Mancanza o tenuta incompleta dei documenti manoscritti (guasto dell'apparecchio).
- 19 Mancanza di:
 - Estratto del registro di servizio.
 - Copia dell'orario di servizio.
- 20 Mancanza o insufficiente durata del riposo giornaliero.
- 21 Superamento della durata del periodo di guida:
 - Continua.
 - Giornaliera.
 - Settimanale.
- 22 Sovrimpressione.
- 23 Avvertimento.
- 24 Deposito.
- 25 Immobilizzazione.
- 26 Verbale.



PROYECTO DEL REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN, APROBADO POR REAL DECRETO **13/1992**, DEL **17** DE ENERO, PARA ADAPTARLO A LAS NORMAS QUE REGULAN LA PRACTICA DEL CICLISMO; SE DA NUEVA REGULACIÓN A LAS PRUEBAS DEPORTIVAS Y SE MODIFICA EL REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS, APROBADO POR REAL DECRETO **2822/1998**, DE **23** DE DICIEMBRE, RESPECTO A LAS AUTORIZACIONES ESPECIALES DE CIRCULACIÓN.

La Ley **43/1999**, de **25** de noviembre sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo en su Disposición final **única** encomienda al Gobierno la adaptación en el plazo de tres meses del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto **13/1992** de **17** de enero a lo previsto en dicha Ley. Es por ello por lo que el presente Real Decreto establece dicha adaptación de las normas que regulan la circulación de ciclistas en su artículo primero, completando las previsiones de la Ley en los correspondientes artículos del Reglamento General de Circulación.

La modificación del Reglamento General de Circulación no se concreta solamente a la materia del ciclismo pues todavía quedan por desarrollar algunos aspectos residuales de la Ley sobre tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial como son las pruebas deportivas hasta ahora reguladas por el artículo **108** y el Anexo **2** del Código de la Circulación, preceptos que es preciso derogar reordenando las pruebas deportivas en torno al artículo **55** del Reglamento General de Circulación que trata de las carreras, concursos certámenes u otras pruebas deportivas.

A esta modificación se destina el artículo del presente Real Decreto, en el que se destaca la competencia de las Comunidades Autónomas para autorizar la celebración de pruebas deportivas por vías interurbanas de su ámbito territorial, habida cuenta que tienen asumida y traspasada la competencia en materia de espectáculos públicos en general carácter del que participan las pruebas deportivas, cuya singularidad e incidencia en la seguridad vial se salvaguarda a través de un informe vinculante, que emiten con carácter previo a la autorización las Administraciones Públicas encargadas de la vigilancia y regulación de tráfico.

Por otra parte, se pretende la modificación de los artículos y Anexos del Reglamento General de Circulación y del Reglamento General de Vehículos en materia de circulación de vehículos cuyas masas o dimensiones exceden de las máximas establecidas. Así, los artículos **14.2 y 28.6** del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto **2822/1998**, de **23** de diciembre, regulan las autorizaciones especiales de circulación para los vehículos que por sus características técnicas o por la carga indivisible que transportan, superan las masa y dimensiones máximas establecidas y para los trenes turísticos, respectivamente.

Un detallado estudio de los citados preceptos nos lleva a la conclusión de

que resulta excesivo en todos los casos planteados una autorización especial de circulación, como sucede con los vehículos especiales que por construcción superan permanentemente las masas o dimensiones máximas y con los trenes turísticos que, por definición, son vehículos especiales. En estos dos supuestos el vehículo ya está matriculado, posee una autorización para circular en base a unas características técnicas que no varían, por lo que es innecesario expedir una nueva autorización, aunque sí parece oportuno regular el tráfico de dichos vehículos para conseguir una circulación segura, introduciendo las oportunas modificaciones en el Reglamento General de Circulación.

Otro caso distinto es el de aquellos vehículos que por razón de la carga indivisible transportada exceden de las masas o dimensiones máximas. En este supuesto la circulación del vehículo con la carga excepcional no está autorizada "a priori", puesto que su matriculación solo autoriza a circular al vehículo en sí, o transportando una carga que está dentro de los límites máximos reglamentariamente admitidos. Su matriculación se hace en base a unas características predeterminadas que se ven alteradas substancialmente por razón de dicha carga. En este supuesto, además de las normas que el Reglamento General de Circulación debe dedicar a su circulación, es donde la autorización especial de circulación es necesaria. Por motivos de seguridad vial, cada autorización sólo ampara una circulación determinada, habiéndose suprimido la posibilidad antes existente de que con una misma autorización se pudieran realizar varias circulaciones, toda vez que lo habitual es que la carga transportada sea distinta en cada trayecto, por lo que resulta aconsejable que la autorización especial se refiera a una circulación concreta, previo estudio en cada caso de la incidencia del transporte en el tráfico y en la infraestructura de la vía.

En su virtud, a propuesta de los Ministerios del Interior, de Fomento y de industria y Energía, previo informe del Ministerio de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día dispongo:

ARTÍCULO TERCERO.

3.1. Se modifican los artículos: **13**, número **2**; **48**, número **1.4**; **49**, número **2,3,y 4**; **71**; la denominación del Anexo **I**; y se añade un Anexo **III**, del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto **13/1992**, de 17 de enero

A. Artículo **13**. Dimensiones del vehículo y su carga.

El número **2** queda redactado en los siguientes términos:

"2 El transporte de cargas que inevitablemente rebasen los límites señalados en el apartado anterior deberá realizarse mediante autorizaciones especiales de circulación, conforme al Anexo III de este Reglamento"

B. Artículo 48. Velocidades máximas en vías fuera de poblado.

El número 1.4 queda redactado en los siguientes términos:

"Para vehículos en régimen de transporte especial, la señalada en el Anexo III de este Reglamento"

C. Artículo 49. Velocidades mínimas

Se modifican los números 2 y 3 y se añade un número 4, que quedan redactados de la forma que se indica a continuación.

"2. Se podrá circular por debajo de los límites mínimos de velocidad en los casos de vehículos especiales y de vehículos en régimen de transporte especial o cuando las circunstancias de tráfico, del vehículo o de la vía impidan el mantenimiento de una velocidad superior a la mínima sin riesgo par la **circulación**".

"3. Cuando un vehículo no puede alcanzar la velocidad mínima y exista peligro de alcance, se deberá utilizar durante la circulación la señal de emergencia".

"4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves".

D. Artículo 71. Señalización.

El artículo 71 queda redactado en los siguientes términos.

"1. Normas de circulación.

Serán las establecidas en el Anexo III de este Reglamento, además de las generales de circulación que le sean de aplicación,

2. Señalización.

2.1. Los conductores de vehículos destinados a obras o servicios utilizarán la señal luminosa a que se refiere el artículo 173, V-2 de este Reglamento:

- a. Cuando interrumpen u obstaculicen la circulación, y **únicamente** para indicar su situación a **los** demás usuarios, si se trata de vehículos específicamente destinados a remolcar a **los** accidentados o averiados,
- b. Cuando trabajen en operaciones de limpieza, de conservación, de señalización, en general, de reparación de las vías, **únicamente** para indicar su situación a **los** demás usuarios, si **ésta** puede suponer un peligro para **los** mismos; y **los** vehículos especiales destinados, a estos fines, si se trata de una autopista o autovía, también desde su entrada en la misma hasta llegar al lugar donde se realicen **los** aludidos trabajos.

2.2. Los conductores de tractores, maquinaria agrícola, demás vehículos especiales o vehículos en régimen de transporte especial, deberán utilizar la referida añadir de original señalización luminosa, deberá utilizarse la luz de cruce junto con la señal de emergencia se dispone de ella.

2.3. Los conductores de las **maquinas** y vehículos especiales y, excepcionalmente, de **los** que no lo sean, empleados para trabajos de construcción, reparación o conservación de vías no están obligados a la observancia de las normas de circulación, siempre que se encuentren realizando dichos trabajos en la zona donde se lleven a cabo, tomen las precauciones necesarias y la circulación sea convenientemente regulada.

2.4. El hecho de no llevar instalado el vehículo la señalización luminosa tendrá la consideración de infracción grave.

E. El Anexo pasa a denominarse Anexo **I** con el siguiente título:

"Anexo **I**. Señales de circulación, marcas viales y señalización de obras, señales manuales, elementos de balizamiento reflectantes, elementos luminosos y de defensa, semáforos, señales de los Agentes de la circulación, de balizamiento, en los vehículos y de los vehículos de transporte".

F. Se añade un nuevo anexo, **III**, con el siguiente contenido:

"Anexo **III**. Normas y condiciones de circulación de los vehículos especiales y de los vehículos en régimen de transporte especial.

Las **normas** y condiciones de circulación de **los** vehículos especiales y de **los** vehículos en régimen de transporte especial se agrupan y sistematizan de la siguiente forma:

Grupo **1º**.

Normas y condiciones de circulación para vehículos especiales agrícolas

autopropulsados y sus conjuntos que, por construcción, superen permanentemente las masas o dimensiones máximas.

A. Genéricas:

1. Podrán circular por **autovías** rápidas, aunque no alcancen la velocidad de **60Km/h** en llano, cuando no exista itinerario alternativo o vía de servicio adecuada.
2. La circulación se realizará lo más cerca posible del borde derecho de la calzada, o del arcén, en su caso, manteniendo una separación mínima de **50 m** con el **vehículo** que le preceda, permitiendo y facilitando el adelantamiento a los vehículos de marcha más rápida, deteniéndose si ello fuera preciso, y sin obligar en ningún caso a los conductores de otros vehículos a modificar bruscamente la velocidad o trayectoria de los mismos.
3. Las detenciones y estacionamientos se efectuarán fuera de la calzada y del arcén.
4. Llevarán en todo momento el peine o corte desmontado si dispusieran de él.
5. Cuando circulen por carretera de calzada **única** para ambos sentidos de circulación, irán precedidos inmediatamente por un vehículo piloto que, portando la señal luminosa **V-2**, advierta de su presencia a los demás usuarios de la vía. Cuando circulen por vías de calzada separadas para cada sentido de circulación, el vehículo piloto circulará detrás, para advertir de su presencia a los vehículos que le vayan adelantar.
6. El vehículo piloto está autorizado para utilizar la señal **V-2** mientras preste el servicio, la cual deberá ser desmontada inmediatamente al finalizar el mismo.
7. Los vehículos especiales deberán disponer de señales luminosas **V-2** distribuidas de tal forma que quede perfectamente delimitado el contorno de la sección transversal de los mismos, en sus frontales anterior y posterior, así como de señales **V-4, V-5** (optativa de la **V-4**), **V-6, V-16 y V-20**, cuando procedan. Asimismo utilizarán permanentemente el alumbrado de cruce.
8. En todo momento se cumplirán las disposiciones restrictivas de tránsito especialmente establecidas, las que se hallen señalizadas en la vía, o las que sean indicadas por las Fuerzas de Vigilancia.
9. Deberá interrumpir su circulación y abandonar la vía, con ocasión de la existencia de fenómenos atmosféricos adversos u otras causas que supongan un riesgo para la circulación.

- A. Específicas para los que superen **3,75 m** de anchura, **4 m** de altura o **20,55 m** de longitud.

1. El titular del vehículo deberá cerciorarse, incluso recorriendo previamente el itinerario, de que no existen limitaciones u obstáculos físicos que lo impidan.
2. Cuando circulen por carreteras de calzada **única** para ambos sentidos de circulación, deberán ir acompañados por dos vehículos piloto, equipados con la señal **V-2**, uno delante y otro detrás del vehículo especial, la cual deberá ser desmontada inmediatamente al finalizar el servicio.
3. Los vehículos de más de **4 m** de anchura cuyo itinerario discurra por vías de calzada **única** para ambos sentidos de circulación, y los vehículos de más de **5,50 m** de anchura cuyo itinerario discurra por vías de calzadas separadas para cada sentido de circulación, precisarán acompañamiento de las Fuerzas de Vigilancia del tráfico, debiendo dar cuenta con **72 horas** de antelación a la Jefatura de dichas Fuerzas en la provincia de partida del lugar, fecha y hora del inicio del viaje e itinerario previsto.

Grupo 2º

Normas y condiciones de circulación para vehículos especiales y sus conjuntos destinados a obras y servicios que, por construcción, superen permanentemente las masas o dimensiones máximas.

A. Genéricas:

1. La circulación se realizará lo más cerca posible del borde derecho de la calzada, o del arcén, en su caso, manteniendo una separación mínima de **50 m** con el vehículo que le preceda, permitiendo y facilitando el adelantamiento a los vehículos de marcha más rápida, deteniéndose si ello fuera preciso, y sin abrigar **en ningún caso** a los conductores de otros vehículos a modificar **lbruscamente** la velocidad o trayectoria de los mismos.
2. Las detenciones y estacionamientos se efectuarán de la calzada y del arcén.
3. El vehículo piloto está autorizado para utilizar la señal **V-2** mientras preste **l** servicio, la cual deberá ser desmontada inmediatamente al finalizar el mismo.
4. Los vehículos especiales deberán disponer de señales luminosas **V-2** distribuidas de tal forma que quede perfectamente delimitado el contorno de la sección transversal de los mismos, en su frontales anterior y posterior así como de señales **V-4**, **V-5** (optativa de la **V-4**), **V-6**, **V-16** y **V-20**, cuando procedan. Asimismo utilizarán permanentemente el alumbrado de cruce.

5. En todo momento se cumplirán las disposiciones restrictivas de tránsito especialmente establecidas, las que se hallen señalizadas en la vía, o las que sean indicadas por las Fuerzas de Vigilancia.
6. Deberá interrumpir su circulación y abandonar la vía, con ocasión de la existencia de fenómenos atmosféricos adversos u otras causas que supongan un riesgo.
7. El titular del vehículo deberá cerciorarse, incluso recorriendo previamente el itinerario, de que no existen limitaciones u obstáculos físicos que lo impidan.

La velocidad máxima de circulación permitida es de **70 Km/h** en condiciones normales, y de **50 Km/h** en casos de meteorologías adversa. Sobre estas limitaciones prevalecerán las más restrictivas que puedan figurar en la tarjeta **ITV**.

A. Específicas:

1. Vehículo piloto:

No precisará acompañamiento de vehículo piloto en circulación diurna o nocturna si la anchura o longitud máximas no exceden respectivamente de **3 m** ni de **20,55m**, salvo cuando circulen a velocidad inferior a la mitad de la genérica de la vía o cuando su anchura rebase la mitad de la calzada, en cuyo caso les será de aplicación lo previsto en el apartado siguiente.

Cuando sobrepasen las dimensiones señaladas en el párrafo anterior y en los casos previstos en el mismo, si circulan por vías de calzadas separadas para cada sentido de circulación precisarán acompañamiento de vehículo piloto detrás; si circulan por vías de calzada única para ambos sentidos de circulación un vehículo piloto delante si es de día, y uno delante y otro detrás si es de noche.. También llevarán un vehículo piloto delante y otro detrás si circulan de día a una velocidad inferior a la mitad de la genérica de la vía o cuando su anchura rebase la mitad de la calzada.

El vehículo piloto está autorizado para utilizar la señal **V-2** mientras preste el servicio, la cual deberá ser desmontada inmediatamente al finalizar el mismo.

2. Los vehículos de más de **4 m** de anchura cuyo itinerario discurra por vías de calzada única para ambos sentidos de circulación, y los vehículos de más de **5,50 m** de ancho cuyo itinerario discurra por vías de calzadas separadas para cada sentido precisarán acompañamiento de las Fuerzas de Vigilancia del Tráfico, debiendo dar cuenta con **72**

horas de antelación a la Jefatura de dichas Fuerzas en la provincia de partida de lugar, fecha y hora del inicio del viaje e itinerario previsto.

Grupo 3º

Normas y condiciones de circulación para los demás vehículos especiales.

Circularán de acuerdo con las establecidas con carácter general para los vehículos especiales en el articulado de este reglamento.

El itinerario de los trenes turísticos será determinado por la Autoridad competente en materia de regulación y vigilancia del tráfico, teniendo en cuenta las características de la vía, del tráfico y la concurrencia con otros usuarios.

GRUPO 4º

Norma y condiciones de circulación para vehículos en régimen de transporte especial al superar, por razón de la carga indivisible transportada, las masas o dimensiones máximas.

A. Genericas

La puesta en circulación de estos vehículos deberá estar amparada por la autorización especial previa, contemplada en el artículo 14.2 del Reglamento General de Vehículos Su circulación se ajustará a las normas generales del Reglamento General de Circulación que le sean de aplicación, a las que, con carácter preferente, se fijan en la autorización especial de circulación y, además, a las siguientes:

1. La circulación se realizará lo más cerca posible del borde derecho de la calzada, o del arcén, en su caso, manteniendo una separación mínima de 50 m con el vehículo que le proceda, permitiendo y facilitando el adelantamiento a los vehículos de marcha más rápida, deteniéndose si ello fuera preciso, y sin obligar en ningún caso a los conductores de otros vehículos a modificar bruscamente la velocidad o trayectoria de los mismo.
2. Las detenciones y estacionamientos se efectuarán fuera de la calzada y del arcén.
3. El vehículo piloto está autorizado para utilizar la señal V-2 mientras preste el servicio, lo cual deberá ser desmontada inmediatamente al finalizar el mismo.
4. Los vehículos en régimen de transporte especial deberán disponer de

señales luminosas V-2 distribuidas de tal forma que quede perfectamente delimitado el contorno de la sección transversal de los mismos, en sus frontales anterior y posterior, así como de señales V-4, V-5 (optativa de la V-4), V-6, V-16 y V-20, cuando procedan. Asimismo utilizarán permanentemente al alumbrado de cruce.

5. En todo momento se cumplirán las disposiciones restrictivas de tránsito especialmente establecidas, las que se hallen señalizadas en la vía o las que sean indicadas por las Fuerzas de Vigilancia.
6. Deberá interrumpir su circulación y abandonar la vía con ocasión de la existencia de fenómenos atmosféricos adversos u otras causas que supongan un riesgo para la circulación.
7. En vías Urbanas deberán seguir el itinerario determinado por la Autoridad Municipal.
8. El titular del vehículo deberá cerciorarse, incluso recorriendo previamente el itinerario, de que no existen limitaciones u obstáculos físicos que lo impidan.

A. Específicas

1. Cuando no superen los 3.m de anchura, 20,55 m de longitud o 44 Tm de masa máxima autorizada:

La velocidad máxima de circulación permitida será de 70 Km/h en condiciones normales, y de 50 Km/h en casos de meteorología adversa. Sobre estas limitaciones prevalecerán las más restrictivas que figuren en la tarjeta ITV.

Podrán circular de día y de noche.

No precisarán acompañamiento de vehículo piloto, salvo cuando circulen a una velocidad inferior a la mitad de la genérica de la vía, o cuando su anchura rebase la mitad de la calzada, en cuyo caso llevarán el mismo que se determina en el apartado siguiente.

2. Cuando excedan de los límites del apartado anterior y no superen 3,5 m de anchura, 25 m de longitud u 80 Tm de masa máxima autorizada:

La velocidad máxima de circulación permitida será de 60 Km/h en condiciones normales, y de 40 KM/h en caso de meteorología adversa. Sobre estas limitaciones prevalecerán las más restrictivas que figuren en la tarjeta ITV.

Podrán circular de día y de noche.

Deberán llevar un vehículo piloto detrás cuando circulen por vías con