OS TEMPOS DE TRABALLO DOS CONDUTORES DO TRANSPORTE POR ESTRADA.

REPERCUSIÓNS NA SEGURIDADE E SAÚDE LABORAL

Edita:
Federación Galega de transporte de mercadorías (FEGATRAMER)

© Copyright do editor:
Todos os dereitos reservados. Nin a totalidade nin parte deste manual pode reproducirse ou transmitirse por ningún procedemento electrónico ou mecánico, incluíndo fotocopia, gravación magnética ou calquera sistema de almacenamento de información ou recuperación sen permiso escrito do editor.

Contidos

1..... NORMATIVA LABORAL APLICABLE..... 1

1.1 LEI DE PREVENCIÓN DE RISCOS LABORAIS.....1

1.2 ESTATUTO DOS TRABALLADORES E DIRECTIVA 2002/15/CE 2

2..... OS CONDUTORES PROFESIONAIS ASALARIADOS E OS TEMPOS DE TRABALLO 5

2.1 TEMPO DE TRABALLO EFECTIVO E TEMPO DE PRESENZA (ART.º 8 R.D. 1561/1995) 6

2.2 TEMPO DE TRABALLO NOS TRANSPORTES POR ESTRADA (ART.º 10 R.D. 1561/1995 REDACCIÓN NOVA DADA POLO R.D. 902/2007).....8

2.3 TEMPO DE TRABALLO DO TRABALLADOR MÓBIL; (ART.º 10. 3 E 4 R.D. 902/2007) 9

2.4 LÍMITES DO TEMPO DE TRABALLO DOS TRABALLADORES MÓBILES (ART.º 10. BIS R.D. 1561/1995, ENGADIDO POLO R.D. 902/2007).....11

3..... CONDUTORES PROFESIONAIS AUTÓNOMOS E OS TEMPOS DE TRABALLO 12

4..... A NORMATIVA DE TRANSPORTES E OS TEMPOS DE TRABALLO DOS CONDUTORES PROFESIONAIS. 16

4.1 INTRODUCIÓN 17

4.2 OBXECTIVO.....17

4.3 ÁMBITO DE APLICACIÓN. 17

4.4 DEFINICIÓNS.....21

5..... TRIPULACIÓN, TEMPOS DE CONDUCIÓN, PAUSAS E PERÍODOS DE DESCANSO 25

6..... RESPONSABILIDADE DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE 29

7. .... EXCEPCIÓNS.....31

8..... PROCEDEMENTOS DE CONTROL E SANCIÓNS 32

9..... DISPOSICIÓNS FINAIS: 36

9.1 MODIFICACIÓNS NO REGULAMENTO 3821/85/CEE SOBRE O APARATO DE CONTROL, (TACÓGRAFO). 36

1. NORMATIVA LABORAL APLICABLE

1.1 LEI DE PREVENCIÓN DE RISCOS LABORAIS

O artigo 40.2 da Constitución Española encomenda os poderes públicos, como un dos principios reitores da política social e económica, velar pola seguridade e hixiene no traballo, e por outra parte a Directiva europea 89/391/CEE, relativa á aplicación das medidas para promover a mellora da seguridade e da saúde dos traballadores no traballo, contén o marco xurídico xeral no que opera a política de prevención comunitaria.

A Lei 31/1995 de Prevención de Riscos Laborais, traspón ao Dereito español a citada Directiva 89/391, ao tempo que incorpora ó que será noso corpo básico nesta materia, disposicións doutras Directivas cuxa materia esixe ou aconsella a transposición nunha norma de rango legal, como son as Directivas 92/85/CEE, 94/33/CEE e 91/383/CEE, relativas á protección da maternidade e dos mozos e ao tratamento das relacións de traballo temporais, de duración determinada e en empresas de traballo temporal. A iso, hai que unir os compromisos contraídos coa Organización Internacional do Traballo a partir da ratificación do Convenio 155, sobre seguridade e saúde dos traballadores e medio de traballo, enriquecen o contido da Lei 31/95 ao incorporar as súas prescricións e darlles o rango legal axeitado dentro do noso sistema xurídico.

Por todo iso, a Lei de Prevención de Riscos Laborais, ten por obxecto a determinación do corpo básico de garantías e responsabilidades preciso para establecer un axeitado nivel de protección da saúde dos traballadores fronte aos riscos derivados das condicións de traballo, e iso no marco dunha política coherente, coordinada e eficaz de prevención dos riscos laborais.

1.2 ESTATUTO DOS TRABALLADORES E DIRECTIVA 2002/15/CE

O Estatuto dos Traballadores, R.D. Lexislativo 1/1995, aplícase aos traballadores que voluntariamente presten os seus servizos retribuídos por conta allea e dentro do ámbito de organización e dirección doutra persoa, física ou xurídica, denominada empregador ou empresario e polo tanto os condutores asalariados do transporte por estrada.

No seu art.34 o Estatuto dos Traballadores, establece a duración da xornada de traballo.

- A duración da xornada de traballo será a pactada nos convenios colectivos ou contratos de traballo. A duración máxima da xornada ordinaria de traballo será de 40 horas semanais de traballo efectivo de media en cómputo anual.
- Mediante convenio colectivo, ou, no seu defecto, por acordo entre a empresa e os representantes dos traballadores, poderase establecer a distribución irregular da xornada ao longo do ano. A devandita distribución deberá respectar en todo caso os períodos mínimos de descanso diario e semanal previstos nesta Lei.

- Entre o final dunha xornada e o comezo da seguinte mediarán, como mínimo, 12 horas. O número de horas ordinarias de traballo efectivo non poderá ser superior a 9 diarias, salvo que por convenio colectivo ou, no seu defecto, acordo entre a empresa e os representantes dos traballadores, se estableza outra distribución do tempo de traballo diario, respectando en todo caso o descanso entre xornadas.

- Sempre que a duración da xornada diaria continuada exceda de 6 horas, deberá establecerse un período de descanso durante esta de duración non inferior a 15 minutos. Este período de descanso considerarase tempo de traballo efectivo cando así estea establecido ou establézase por convenio colectivo ou contrato de traballo.

Pero, no caso dos traballadores por conta allea que leven a cabo actividades móbiles de transporte por estrada, ademais estarán sometidos ao previsto no Real Decreto 1561/1995 de 21 de setembro, sobre xornadas especiais de traballo, que modifica o Estatuto do Traballadores, e que ten por obxecto a regulación de ampliacións e limitacións na ordenación e duración da xornada de traballo e dos descansos en determinados sectores de actividade e traballos específicos cuxas peculiaridades o requiren.

O RD 1561/1995 considera traballadores móbiles no transporte por estrada segundo os condutores, axudantes, cobradores e demais persoal auxiliar de viaxe no vehículo que realice traballos en relación con este, os seus pasaxeiros ou a súa carga, tanto nas empresas do sector de transporte por estrada, xa sexa urbanos ou interurbanos e de viaxeiros ou mercadorías, como nas integradas noutros sectores que realicen tales actividades de transporte ou auxiliares anteriormente citadas, e aos mesmos seranlle de aplicación as xornadas especiais de traballo reguladas en dito RD.

Pero ca aprobación da Directiva 2002/15/CE, coñecida co nome de Directiva de Tempos de Traballo, que regula a ordenación do tempo de traballo das persoas que realizan actividades móbiles de transporte por estrada no seo da UE, que en principio se aplicaba solo aos condutores asalariados, aínda que, mais tarde a Comisión Europea decidiu que esta Directiva de Tempos de Traballo tamén se aplicara aos condutores autónomos, tívose que modificar o RD 1561/1995.

Esta transposición do contido da Directiva 2002/15/CE á normativa española, fíxose en dúas fases:

- A primeira, na que se regula a xornada de traballo dos condutores asalariados, a través do Real Decreto 902/2007 que modificaba o RD 1561/1995 de xornadas especiais de traballo.
- A segunda, a que afecta aos condutores autónomos, levouse a cabo coa publicación do Real Decreto 128/2013.

Estes Reais Decretos teñen cuestións comúns, é dicir, iguais para os condutores

asalariados e autónomos, como por exemplo o que se considera Tempo de Traballo, que é o período de tempo comprendido entre o inicio e o final do traballo no que o condutor está no seu lugar de traballo a disposición do cliente e exercendo as súas funcións e actividades: condución, carga e descarga, tarefas de mantemento, etc.

Pero tamén algunha cuestión diferenzada entre condutores asalariados e autónomos, como os **Tempos de dispoñibilidade,** e dicir os tempos nos que o condutor está no lugar de traballo, pero está dispoñible para recibir instrucións, *así mentres os condutores asalariados teñen limitado o tempo de dispoñibilidade a 20 horas semanais, (de media mensual), os condutores autónomos non teñen limitado este tempo.*

2. OS CONDUTORES PROFESIONAIS ASALARIADOS E OS TEMPOS DE TRABALLO

Os condutores asalariados do sector do transporte por estrada en España teñen un normativa específica en materia de tempos de traballo, o R.D. 1561/1995, do 21 de setembro sobre xornadas especiais de traballo.

Non obstante existían algúns aspectos concretos da Directiva 2002/15/CE, do 11 de marzo de 2.002, *relativa á ordenación do tempo de traballo das persoas que realizan actividades móbiles de transporte por estrada* que non están plenamente incorporados ao ordenamento xurídico español, de aí a necesidade de modifícalo có R.D. 902/2007 do 21 de setembro sobre xornadas especiais de traballo, no relativo ao tempo de traballo dos traballadores que realizan actividades móbiles de transporte por estrada.

Igualmente os condutores asalariados do transporte por estrada tamén estarán sometidos ao *Regulamento CE 561/2006 do 15 de marzo de 2.006 relativo á*

harmonización de determinadas disposicións en materia social no sector dos transportes por estrada, mais coñecido como Regulamento de tempos de condución e descanso.

2.1 Tempo de traballo efectivo e tempo de presenza (art.º 8 R.D. 1561/1995)

Para o cómputo da xornada nos diferentes sectores do transporte distinguirase entre tempo de traballo efectivo e tempo de presenza.

Considerarase en todo caso tempo de traballo efectivo aquel en que o traballador se encontre a disposición do empresario e no exercicio da súa actividade, realizando as funcións propias da condución do vehículo ou medio de transporte ou outros traballos durante o tempo de circulación destes, ou traballos auxiliares que se efectúen en relación co vehículo ou medio de transporte, os seus pasaxeiros ou a súa carga.

Considerarase tempo de presenza aquel en que o traballador se encontre a disposición do empresario sen prestar traballo efectivo, por razóns de espera, expectativas, servizos de garda, viaxes sen servizo, avarías, comidas en ruta ou outras similares.

Para os efectos da Directiva 2002/15/CE, entenderase por «tempo de traballo», no caso dos traballadores móbiles:

- Todo período comprendido entre o inicio e o final do traballo, durante o cal o traballador móbil está no seu lugar de traballo, a disposición do empresario e no exercicio das súas funcións e actividades, isto é:

- O tempo dedicado a todas as actividades de transporte por estrada. Estas actividades inclúen, na condución, a carga e a descarga, a asistencia aos pasaxeiros na suba e baixada do vehículo, a limpeza e o mantemento técnico, todas as demais tarefas cuxo obxecto sexa garantir a seguridade do vehículo, da carga e dos pasaxeiros ou cumprir as obrigas legais ou regulamentarias directamente vinculadas a unha operación de transporte específica que se estea a levar a cabo, incluídos o control da carga e descarga, os trámites administrativos de policía, alfándegas, funcionarios de inmigración, etc... (tempo de traballo efectivo).

- Os períodos durante os cales o traballador móbil non pode dispoñer libremente do seu tempo e ten que permanecer no seu lugar de traballo, disposto a realizar o seu traballo normal, realizando determinadas tarefas relacionadas co servizo, en particular, os períodos de espera de carga e descarga, cando non se coñece de antemán a súa duración previsible, é dicir, ou ben antes da partida ou antes do inicio efectivo do período de que se trate, ou ben nas condicións xerais negociadas entre os interlocutores sociais ou definidas pola lexislación dos Estados membros. (tempo de presenza).

2.2 Tempo de traballo nos transportes por estrada (art.º 10 R.D. 1561/1995 redacción nova dada polo R.D. 902/2007)

Serán de aplicación no transporte por estrada as disposicións comúns contidas no artigo 8 do R.D. 1561/1995. Así as disposicións do devandito artigo sobre tempos de traballo efectivo e de presenza serán de aplicación no transporte por estrada aos traballadores móbiles.

Traballadores móbiles: Calquera traballador que forma parte do persoal que se despraza e que está ao servizo dunha empresa que efectúa servizos de transporte. Para tal efecto, serán traballadores móbiles no transporte por estrada os condutores, axudantes, cobradores e demais persoal auxiliar de viaxe no vehículo que realice traballos en relación con este, os seus pasaxeiros ou a súa carga, tanto nas empresas do sector de transporte por estrada, xa sexa urbanos ou interurbanos e de viaxeiros ou mercadorías.

«Traballador móbil» (art.º 3 d) Directiva 2002/15/CE): calquera traballador que forme parte do persoal que se desprace, incluídos as persoas en prácticas e os aprendices, que estean ao servizo dunha empresa que efectúe, por conta allea ou propia, servizos de transporte de viaxeiros ou de mercadorías por estrada.

2.3 Tempo de traballo do traballador móbil; (art.º 10. 3 e 4 R.D. 902/2007)

a) Tempo efectivo de traballo: Os períodos durante os que o traballador non pode dispoñer libremente do seu tempo e ten que permanecer no lugar de traballo disposto a realizar o seu traballo normal, realizando as tarefas relacionadas co servizo, incluídos, en particular, os períodos de espera de carga e descarga cando non se coñeza de antemán a súa duración previsible.

b) Tempo de presenza: Os períodos distintos das pausas e dos descansos, durante os que o traballador móbil non leva a cabo ningunha actividade de condución ou outros traballos e non está obrigado a permanecer no seu lugar de traballo, pero ten que estar dispoñible para responder a posibles instrucións que lle ordenen emprender ou continuar a condución ou realizar outros traballos.

Así, sempre que non constitúan unha pausa ou un descanso, **serán considerados tempo de presenza os seguintes períodos:**

- Os períodos durante os cales o traballador acompañe un vehículo transportado en transbordador ou tren.
- Os períodos de espera en fronteiras ou os causados polas prohibicións

de circular. Neste caso o traballador móbil deberá coñecer de antemán os devanditos períodos e a súa previsible duración. A tal fin, salvo que nos convenios colectivos sectoriais de ámbito estatal se acorden outros termos e condicións, o empresario comunicará ao traballador por calquera medio admitido en dereito a existencia e duración previsible dos indicados períodos con anterioridade á partida. No caso contrario, eses períodos serán considerados como de tempo de traballo efectivo.

- As dúas primeiras horas de cada período de espera de carga ou de descarga. A terceira hora e seguintes consideraranse tempo de traballo efectivo.
- Os períodos de tempo nos que un traballador móbil que conduce en equipo permaneza sentado ou deitado nunha liteira durante a circulación no vehículo.

A relación destes períodos de tempo de presenza, computará para os efectos do límite de horas semanais que se establece no artigo 8.3., é dicir, teranse en conta respecto ao límite das 20 horas indicadas en tal artigo.

"Os tempos de presenza non poderán exceder en ningún caso de vinte horas semanais de media nun período de referencia dun mes e distribuiranse conforme aos criterios que se pacten colectivamente e respectando os períodos de descanso entre xornadas e semanal propios de cada actividade. As horas de presenza non computarán para os efectos da duración máxima da xornada ordinaria de traballo, nin para o límite máximo das horas extraordinarias. Salvo que se acorde a súa compensación con períodos equivalentes de descanso retribuído, aboaranse cun salario de contía non inferior ao correspondente ás horas ordinarias".

Non obstante, o período dun mes que se toma como referencia no indicado artigo 8.3, poderá ampliarse ata un máximo de dous meses mediante convenio colectivo sectorial de ámbito estatal, sempre que a devandita ampliación se fundamente na existencia de razóns obxectivas ou técnicas ou de organización do traballo, tales como o carácter internacional dos servizos de transporte.

2.4 Límites do tempo de traballo dos traballadores móbiles (art.º 10. bis R.D. 1561/1995, engadido polo R.D. 902/2007)

Sen prexuízo do respecto á duración máxima da xornada ordinaria de traballo prevista no artigo 34 do Estatuto dos Traballadores e aos períodos mínimos de descanso diario e semanal, previstos no art.º do R.D. 1561/1995, co fin de protexer a saúde e a seguridade dos traballadores móbiles e a seguridade vial, cando mediante convenio colectivo ou no seu defecto, acordo entre a empresa e os representantes dos traballadores, se tería establecido a distribución irregular da xornada ao longo do ano, **a duración do tempo de traballo efectivo dos traballadores móbiles non poderá superar as 48 horas semanais de media en cómputo cuadrimestral nin exceder en ningún caso das sesenta horas semanais.**

O período de referencia de catro meses poderá ser ampliado ata un máximo de seis meses mediante convenio colectivo sectorial de ámbito estatal, sempre que a devandita ampliación se fundamente na existencia de razóns obxectivas ou técnicas ou de organización do traballo. **Cando un traballador realice traballo nocturno, a súa xornada de traballo diaria non poderá exceder de 10 horas por cada período de 24 horas.**

Sen prexuízo do disposto no artigo 11 do R.D. 1561/1995 (aplica o disposto no Regulamento CE 561/2006), os traballadores móbiles interromperán cun período

de descanso a xornada continuada que exceda de 6 horas consecutivas. **A pausa será de duración non inferior a 30 minutos. Cando o tempo total de traballo sexa superior a 9 horas diarias, a pausa será, como mínimo, de 45 minutos. As fraccións en que, se é o caso, se dividan estes períodos non poderán ter unha duración inferior a 15 minutos.**

O empresario será responsable de levar un rexistro do tempo de traballo dos traballadores móbiles. Este rexistro conservarase, polo menos, durante tres anos despois de que finalice o período considerado. O empresario estará obrigado a facilitar aos traballadores móbiles que así o soliciten unha copia do rexistro das horas traballadas.»

3. CONDUTORES PROFESIONAIS AUTÓNOMOS E OS TEMPOS DE TRABALLO

A Directiva 2002/15/ CE do 11 de marzo de 2.002, relativa á ordenación do tempo de traballo das persoas que realizan actividades móbiles de transporte por estrada aplicase ós condutores autónomos do transporte por estrada mediante o Real Decreto 128/2013 polo que se regulan as Xornadas Especiais de Traballo para os condutores autónomos que realizan actividades móbiles de transporte por estrada

Igualmente os condutores autónomos do transporte por estrada tamén estarán sometidos ao *Regulamento CE 561/2006 do 15 de marzo de 2.006 relativa á harmonización de determinadas disposicións en materia social no sector dos transportes por estrada, mais coñecido como Regulamento de tempos de condución e descanso.*

O Real Decreto 128/2013, que regula o tempo de traballo dos traballadores autónomos que realizan actividades móbiles de transporte por estrada de mercadorías, aplicarase cando a masa máxima autorizada dos vehículos, incluído calquera remolque ou semirremolque, sexa superior a 3,5 toneladas, ou de viaxeiros en vehículos de máis de nove prazas incluído o condutor.

Están excluídos do disposto nesta norma, entre outros, os vehículos ou conxuntos de vehículos dunha masa máxima autorizada non superior a 7,5 toneladas utilizados para o transporte non comercial de mercadorías, os vehículos especializados na reparación de avarías, (radio de acción de 100 Km do centro de explotación), así como aqueles cuxa velocidade máxima autorizada non supere os 40 quilómetros por hora.

Esta norma establece os seguintes preceptos a ter en conta polos condutores autónomos:

1) Que a duración media do tempo de traballo, entendendo como tal o período de tempo comprendido entre o inicio e final do traballo en que o condutor autónomo se encontre no seu lugar de traballo a disposición do cliente ou exercendo as súas funcións e actividades, non considerando como tal as pausas, o tempo de descanso, o tempo de dispoñibilidade e os labores xerais de tipo administrativo, máxima é:

Semanal:

48 horas ampliables a 60 horas, sempre que a duración media non supere 48 horas á semana nun período de 4 meses naturais.

Diaria:

6 horas consecutivas sen pausa.

Entre 6 e 9 horas: Pausas mínimas de 30 minutos*.

Máis de 9 horas: Pausas mínimas de 45 minutos* en total.

*as pausas poden subdividirse en 15 minutos como mínimo.

Traballador nocturno (aquel que traballa entre as 00:00 e as 4:00 hrs): 10 horas por cada período de 24 horas consecutivas.

Considérase como tempo de dispoñibilidade (excluído, tal e como xa apuntamos, dentro do cómputo da duración media do tempo de traballo) aqueles períodos nos que o condutor non está obrigado a permanecer no seu lugar de

traballo pero si estar dispoñible, sempre que non constitúan pausa ou descanso:

- As catro primeiras horas de espera de cada período de carga ou descarga. A partir da quinta hora considerarase tempo de dispoñibilidade só cando se coñeza de antemán a súa situación.
- Os períodos durante os cales o traballador móbil acompaña o vehículo transportado en transbordador ou tren.
- Os períodos de espera nas fronteiras ou causados polas prohibicións para circular.
- Os períodos de tempo nos que o traballador permaneza sentado ou deitado en liteira durante a circulación do vehículo.

2) A través do aparato de control (tacógrafo) débese rexistrar diariamente o tempo de traballo e conservarse polo menos durante dous anos dende a súa elaboración.

3) Os condutores autónomos economicamente dependentes, entendendo como tales aqueles que realicen os servizos de forma continuada para un mesmo cargador ou comercializador, deben coñecer de antemán o tempo de dispoñibilidade e a súa duración así como contemplar nos contratos de traballo subscritos cos seus clientes o tempo de traballo.

CONSIDERACIÓNS XERAIS A RECORDAR

Condutores asalariados

- Os tempos de traballo rexístranse co tacógrafo.
- Hai que conservar os rexistros durante tres anos.
- Regúlase o control dos tempos de dispoñibilidade ou pereza (limitado).

Condutores autónomos.

- Os tempos de traballo rexístranse co tacógrafo.
- Hai que conservar os rexistros durante dous anos.
- Non se regula o control dos tempos de dispoñibilidade ou pereza.

Condutores asalariados e autónomos

Os límites do tempo de condución e os descansos mínimos nos transportes por estrada serán os recollidos na Directiva 2002/15/CE e Regulamento 561/2006 CE

4. A NORMATIVA DE TRANSPORTES E OS TEMPOS DE TRABALLO DOS CONDUTORES PROFESIONAIS.

4.1 INTRODUCIÓN

Os condutores asalariados e autónomos do transporte por estrada estarán sometidos ao *Regulamento CE 561/2006 do 15 de marzo de 2.006 relativa á harmonización de determinadas disposicións en materia social no sector dos transportes por estrada, mais coñecido como Regulamento de tempos de condución e descanso.*

4.2 Obxectivo.

O presente Regulamento establece normas sobre o tempo de condución, as pausas e os períodos de descanso para os condutores dedicados ao transporte por estrada de mercadorías e viaxeiros, co fin de harmonizar as condicións de competencia entre modos de transporte terrestre, especialmente no que se refire ó sector da estrada, e de mellorar as condicións de traballo e a seguridade vial. O presente Regulamento ten tamén como obxectivo mellorar as prácticas de control e de aplicación nos Estados membros, así como mellorar as prácticas laborais no sector do transporte por estrada.

A introdución do aparato de control en virtude do Regulamento (CE) non 2135/98, que permite o rexistro electrónico das actividades do condutor durante un período de 28 días na súa tarxeta de condutor e dos datos do vehículo durante un período de 365 días, permitirá realizar no futuro controis máis rápidos e amplos en estrada.

4.3 Ámbito de aplicación.

O presente Regulamento será aplicable ao transporte por estrada que se realice sexa exclusivamente dentro da Comunidade sexa entre a Comunidade, Suíza e os países que son parte contratante do Acordo sobre o Espazo Económico Europeo.

O Acordo europeo sobre traballo de tripulacións de vehículos que efectúen

transportes internacionais por estrada (AETR), do 1 de xullo de 1970, na súa versión modificada, debe continuar aplicándose ao transporte por estrada de mercadorías e viaxeiros con vehículos matriculados en calquera Estado membro ou en calquera país que sexa parte contratante do AETR, para a totalidade dun traxecto que discorra entre a Comunidade e un país terceiro distinto de Suíza e os países que son parte contratante do Acordo sobre o Espazo Económico Europeo ou polo territorio dos devanditos países.

No que respecta aos transportes efectuados por estrada por vehículos matriculados nun país terceiro que non sexa unha parte contratante do AETR, as disposicións do AETR deben aplicarse soamente á parte do traxecto que discorra pola Comunidade ou polos países que sexan parte contratante do AETR.

1) O presente Regulamento aplicarase ao transporte por estrada:

a) de mercadorías, cando a masa máxima autorizada dos vehículos, incluído calquera remolque ou semirremolque, sexa superior a 3,5 toneladas, ou

b) de viaxeiros en vehículos fabricados ou adaptados de forma permanente para transportar máis de nove persoas, incluído o condutor, e destinados a tal fin.

2) O presente Regulamento aplicarase, con independencia do país en que estea matriculado o vehículo, ao transporte por estrada que se efectúe:

a) exclusivamente dentro da Comunidade, ou

b) entre a Comunidade, Suíza e os países que sexan parte contratante do Acordo sobre o Espazo Económico Europeo.

3) O AETR aplicarase en lugar do presente Regulamento ás operacións de transporte internacional por estrada que se efectúen en parte nalgún lugar que quede fóra das zonas que se mencionan no apartado 2, a:

a) os vehículos matriculados na Comunidade ou nun país que sexa parte

contratante do AETR para todo o traxecto;

b) os vehículos matriculados nun terceiro país que non sexa parte contratante do AETR, unicamente ao tramo do traxecto que se efectúe no territorio da Comunidade ou dun país que sexa parte contratante do AETR.

As disposicións do AETR deben adaptarse ás do presente Regulamento co obxecto de que se apliquen as disposicións fundamentais do presente Regulamento, mediante o AETR, a tales vehículos no que se refire á totalidade do traxecto que discorre pola Comunidade.

Artigo 3

O presente Regulamento non se aplicará ao transporte por estrada efectuado mediante:

a) vehículos destinados ao transporte de viaxeiros en servizos regulares cando o traxecto do servizo de que se trate non supere os 50 quilómetros;

b) vehículos cuxa velocidade máxima autorizada non supere os 40 quilómetros por hora;

c) vehículos adquiridos ou alugados sen condutor polas forzas armadas, a defensa civil, os corpos de bombeiros e as forzas responsables do mantemento da orde pública, cando o transporte se realice como consecuencia da función propia encomendada a estes corpos e baixo a súa responsabilidade;

d) vehículos, incluídos os vehículos utilizados para o transporte non comercial de axuda humanitaria, utilizados en casos de urxencia ou destinados a operacións de salvamento;

e) vehículos especiais utilizados con fins médicos;

f) vehículos especializados na reparación de avarías cuxo raio de acción sexa de 100 quilómetros arredor do seu centro de explotación;

g) vehículos que se sometan a probas en estrada con fins de mellora técnica, reparación ou conservación e vehículos novos ou transformados que aínda non se puxesen en circulación;

h) vehículos ou conxuntos de vehículos dunha masa máxima autorizada non superior a 7,5 toneladas utilizados para o transporte non comercial de mercadorías;

i) vehículos comerciais que se consideren históricos conforme á lexislación

do Estado membro no que circulan e que se utilicen para o transporte non comercial de viaxeiros ou mercadorías.

4.4 Definicións

Artigo 4

Para os efectos do presente Regulamento, entenderase por:

a) **«transporte por estrada»**: todo desprazamento realizado total ou parcialmente por unha estrada aberta ao público dun vehículo, baleiro ou con carga, destinado ao transporte de viaxeiros ou de mercadorías;

b) **«vehículo»:** un vehículo de motor, un tractor, un remolque ou un semirremolque ou un conxunto destes vehículos, tal como se definen os devanditos termos a continuación:

- **«vehículo de motor»**: todo vehículo provisto dun dispositivo de propulsión que circule por estrada polos seus propios medios, distinto dos que se desprazan permanentemente sobre carrís, e destinado normalmente ao transporte de viaxeiros ou de mercadorías,

- **«tractor»**: todo vehículo provisto dun dispositivo de autopropulsión que circule por estrada, distinto dos que se desprazan permanentemente sobre carrís, e concibido especialmente para tirar de remolques, semirremolques, ferramentas ou máquinas, ou para empurralos ou accionalos,

- **«remolque»**: todo vehículo de transporte destinado a ser enganchado a un vehículo de motor ou a un tractor,

- **«semirremolque»**: un remolque sen eixe dianteiro, adaptado de forma que unha parte importante do seu peso e do peso da súa carga sexa soportada polo tractor ou o vehículo de motor;

c) **«condutor»**: toda persoa que conduza o vehículo, mesmo durante un curto período, ou que estea a bordo dun vehículo como parte das súas obrigas para conducilo en caso de necesidade;

d) **«pausa»**: calquera período durante o cal un condutor non poida levar a cabo ningunha actividade de condución ou outro traballo e que sirva exclusivamente para o seu repouso;

e) **«outro traballo»**: calquera actividade definida como tempo de traballo conforme ao artigo 3, letra a), da Directiva 2002/15/CE, salvo a condución, incluído calquera traballo para este ou outro empresario dentro ou fóra do sector do transporte;

f) **«descanso»**: calquera período ininterrompido durante o cal un condutor poida dispoñer libremente do seu tempo;

g) **«período de descanso diario»**: o período diario durante o cal un condutor pode dispoñer libremente do seu tempo, xa sexa un «período de descanso diario normal» ou un «período de descanso diario reducido»:

- **«período de descanso diario normal»**: calquera período de descanso de polo menos 11 horas.

- Alternativamente, o período de descanso diario normal poderase tomar en dous períodos, o primeiro deles de polo menos tres horas ininterrompidas e o segundo de polo menos 9 horas ininterrompidas,

- **«período de descanso diario reducido»**: calquera período de descanso de polo menos 9 horas, pero inferior a 11 horas;

h) **«período de descanso semanal»**: o período semanal durante o cal un condutor pode dispoñer libremente do seu tempo, xa sexa un «período de descanso semanal normal» ou un «período de descanso semanal reducido»:

- **«período de descanso semanal normal»**: calquera período de descanso de polo menos 45 horas,

- **«período de descanso semanal reducido»**: calquera período de descanso inferior a 45 horas que, suxeito ás condicións establecidas no artigo 8, apartado 6, pódese reducir ata un mínimo de 24 horas consecutivas;

i) **«semana»**: o período de tempo comprendido entre as 00.00 do luns e as 24.00 do domingo;

j) **«tempo de condución»**: o tempo que dura a actividade de condución rexistrada:

- automática ou semiautomaticamente por un aparato de control tal como se define no anexo I e no anexo IB do Regulamento (CEE) non 3821/85, ou

- manualmente de conformidade co artigo 16, apartado 2, do Regulamento

(CEE) non 3821/85;

k) **«tempo diario de condución»**: o tempo acumulado total de condución entre o final dun período de descanso diario e o principio do seguinte período de descanso diario ou entre un período de descanso diario e un período de descanso semanal;

l) **«tempo semanal de** condución»: o tempo acumulado total de condución durante unha semana;

m) **«masa máxima autorizada»**: a masa máxima admisible do vehículo disposto para a marcha, incluído a carga útil;

n) **«servizos regulares de viaxeiros»**: os servizos nacionais e internacionais aos que se refire o artigo 2 do Regulamento (CEE) non 684/92 do Consello, do 16 de marzo de 1992, polo que se establecen normas comúns para os transportes internacionais de viaxeiros efectuados con autocares e autobuses (1);

o) **«condución en equipo»**: a situación na que, durante calquera período de condución entre calquera dous períodos consecutivos de descanso diario, ou entre un período de descanso diario e un período de descanso semanal,

haxa polo menos dous condutores no vehículo que participen na condución. Durante a primeira hora de condución en equipo, a presenza doutro condutor ou condutores é optativa, pero durante o período restante é obrigatoria;

p) **«empresa de transporte»**: calquera persoa física ou xurídica, ou calquera asociación ou grupo de persoas sen personalidade xurídica, con ou sen ánimo de lucro, ou calquera organismo oficial, tanto se ten personalidade xurídica propia coma se depende dunha autoridade que teña a devandita personalidade, cuxa actividade sexa o transporte por estrada, que actúe por conta doutro ou por conta propia;

q) **«período de condución»**: o tempo de condución acumulado dende o momento en que un condutor empeza a conducir tras un período de descanso ou unha pausa ata que toma un período de descanso ou unha pausa. O período de condución pode ser continuado ou interrompido.

5. TRIPULACIÓN, TEMPOS DE CONDUCIÓN, PAUSAS E PERÍODOS DE DESCANSO

Artigo 6

1) O tempo diario de condución non será superior a nove horas.

Non obstante, o tempo diario de condución poderá ampliarse como máximo ata 10 horas non máis de dúas veces durante a semana.

2) O tempo de condución semanal non superará as 56 horas e non implicará que se exceda o tempo semanal de traballo máximo, fixado na Directiva

2002/15/CE.

3) O tempo total acumulado de condución durante dúas semanas consecutivas non será superior a 90 horas.

4) Os tempos diario e semanal de condución incluirán todas as horas de condución no territorio comunitario ou dun país terceiro.

5) O condutor deberá rexistrar como «outro traballo» calquera período segundo se describe no artigo 4, letra e), así como calquera período en que conduza un vehículo utilizado para operacións comerciais que non entren dentro do ámbito de aplicación do presente Regulamento, e deberá rexistrar calquera outros períodos de «dispoñibilidade» segundo se define o artigo 15, apartado 3, letra c), do Regulamento (CEE) non 3821/85, dende o seu último período de descanso diario ou semanal. Este rexistro deberá introducirse manualmente nunha folla de rexistro ou nunha impresión ou utilizando os recursos manuais de introdución de datos do equipo de rexistro.

Artigo 7

Tras un período de condución de catro horas e media, o condutor fará unha pausa ininterrompida de polo menos 45 minutos, a menos que tome un período de

descanso.

Poderá substituírse a devandita pausa por unha pausa de polo menos 15 minutos seguida dunha pausa de polo menos 30 minutos, intercaladas no período de condución, de forma que se respecten as disposicións do parágrafo primeiro.

Artigo 8

1) Os condutores deberán tomar períodos de descansos diarios e semanais.

2) Os condutores deberán ter tomado un novo período de descanso diario nas 24 horas seguintes ao final do seu período de descanso anterior diario ou semanal.

Se a parte do período de descanso diario efectuado nas mencionadas 24 horas é superior a 9 horas, pero inferior a 11, ese período de descanso considerarase un período de descanso diario reducido.

3) Un período de descanso diario poderá ampliarse para transformarse nun período de descanso semanal normal ou reducido.

4) Os condutores non poderán tomar máis de tres períodos de descanso diario reducidos entre dous períodos de descanso semanais.

5) Non obstante o disposto no apartado 2, en caso da condución en equipo dun vehículo, os condutores deberán terse tomado un novo período de descanso diario de polo menos 9 horas no espazo de 30 horas dende o final do seu período de descanso anterior diario ou semanal.

6) No transcurso de dúas semanas consecutivas o condutor terá que tomar polo menos:

- dous períodos de descanso semanal normal, ou
- un período de descanso semanal normal e un período de descanso semanal reducido de polo menos 24 horas; non obstante, a redución compensarase

cun descanso equivalente tomado nunha soa vez antes de finalizar a terceira semana seguinte á semana de que se trate.

Un período de descanso semanal terá que comezarse antes de que conclúan seis períodos consecutivos de 24 horas dende o final do anterior período de descanso semanal.

7) Os descansos tomados como compensación por un período de descanso semanal reducido deberán tomarse xunto con outro período de descanso de polo menos nove horas.

8) Cando o condutor elixa facelo, os períodos de descanso diarios e os períodos de descanso semanais reducidos tomados fóra do centro de explotación da empresa poderán efectuarse no vehículo sempre e cando este vaia axeitadamente equipado para o descanso de cada un dos condutores e estea estacionado.

9) Un período de descanso semanal que incida en dúas semanas poderá computarse en calquera delas, pero non en ambas as dúas.

Artigo 9

1) Non obstante o disposto no artigo 8, o período de descanso diario normal dun condutor que acompañe un vehículo transportado por transbordador ou tren poderá interromper este período de descanso dúas veces como máximo para levar a cabo outras actividades que non excedan en total dunha hora. Durante o período de descanso diario normal, o condutor deberá ter acceso a unha cama ou liteira.

2) Calquera tempo utilizado en viaxar a un lugar para facerse cargo dun vehículo comprendido no ámbito de aplicación do presente Regulamento, ou en volver dese lugar, cando o vehículo non se encontre nin no domicilio do condutor nin no centro de operacións do empregador en que estea baseado

normalmente o condutor, non se considerará como descanso ou pausa agás cando o condutor se encontre nun transbordador ou tren e teña acceso a unha liteira.

3) Considerarase como «outro traballo» o tempo utilizado por un condutor en conducir un vehículo non comprendido no ámbito de aplicación do presente Regulamento ata ou dende un vehículo comprendido no ámbito de aplicación do presente Regulamento, cando o vehículo non se encontre nin no domicilio do condutor nin no centro de operacións do empregador en que estea baseado normalmente o condutor.

6. RESPONSABILIDADE DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE

Artigo 10

1) As empresas de transporte non remunerarán aos condutores asalariados ou que estean ao seu servizo, mesmo mediante concesión de primas ou incrementos salariais, en función das distancias recorrido ou do volume das mercadorías transportadas, se as devanditas remuneracións fosen de tal natureza que puidesen comprometer a seguridade en estrada e/ou fomentar as infraccións das disposicións do presente Regulamento.

2) As empresas de transporte organizarán o traballo dos condutores mencionados no apartado 1 de tal maneira que estes poidan respectar as disposicións do Regulamento (CEE) non 3821/85 do Consello e do capítulo II do presente Regulamento. As empresas de transporte darán ao condutor as instrucións axeitadas e realizarán ademais controis regulares para garantir o cumprimento do disposto no Regulamento (CEE) non 3821/85 e no capítulo

II do presente Regulamento.

3) As empresas de transporte terán responsabilidade polas infraccións cometidas polos condutores desas empresas, aínda cando tales infraccións se cometesen no territorio doutro Estado membro ou dun terceiro país.

Sen prexuízo do dereito dos Estados membros de asignar plena responsabilidade ás empresas de transporte, os Estados membros poden condicionar esta responsabilidade á infracción cometida pola empresa dos apartados 1 e 2. Os Estados membros poderán estudar calquera proba que poida demostrar que a empresa de transporte non pode considerarse razoablemente responsable da infracción cometida.

4) As empresas, os expedidores, transitarios, operadores turísticos, contratistas principais, subcontratistas e as axencias de colocación de condutores deberán garantir que os horarios de transporte acordados contractualmente respectan o presente Regulamento.

5) As empresas de transporte que utilicen vehículos dotados de aparatos de control conforme ao anexo IB do Regulamento (CEE) non 3821/85 e que

entren dentro do campo de aplicación do presente Regulamento:

- garantirán que todos os datos sexan transferidos da unidade instalada no vehículo e da tarxeta de condutor coa regularidade prevista no Estado membro e que os datos pertinentes sexan transferidos con maior frecuencia para permitir que todas as actividades realizadas por ou para esa empresa sexan transferidas.

- garantirán que todos os datos transferidos da unidade instalada no vehículo e da tarxeta de condutor se conserven durante polo menos doce meses despois do seu rexistro e que, no caso de que así o esixa un inspector, tales datos sexan accesibles directamente ou a distancia, a partir das instalacións da empresa.

7. EXCEPCIÓNS

Real Decreto 640/2007, de 18 de maio do Mº de Fomento, polo que se establecen excepcións a obrigatoriedade das normas sobre tempos de condución e descanso e o uso do tacógrafo no transporte por estrada.«BOE» núm. 126, de 26 de maio de 2007.

Artigo 12

Sempre que non se comprometa a seguridade en estrada, e co obxecto de chegar a un punto de parada axeitado, o condutor poderá apartarse dos artigos 6 a 9 na medida necesaria para garantir a seguridade das persoas, do vehículo ou da súa carga. O condutor deberá sinalar manualmente o motivo da excepción na folla de rexistro do aparato de control ou nunha impresión do aparato de control ou no rexistro de servizo, como moito, ao chegar o punto de parada axeitado.

8. PROCEDEMENTOS DE CONTROL E SANCIÓNS

Artigo 16

1) Cando non se instale o aparato de control de conformidade co Regulamento (CEE) non 3821/85, aplicaranse os apartados 2 e 3 do presente artigo a:

a) os servizos regulares nacionais de transporte de viaxeiros, e

b) os servizos regulares internacionais de transporte de viaxeiros de distancia non superior a 100 quilómetros cuxas terminais estean situadas a unha distancia máxima de 50 quilómetros en liña recta dunha fronteira entre dous Estados membros.

2) A empresa establecerá un horario e un rexistro de servizo nos que figuren, en relación con cada condutor, o nome, o lugar en que está destinado e o horario establecido con antelación para varios períodos de condución, outros traballos, as pausas e a dispoñibilidade.

Cada condutor asignado a un servizo dos mencionados no apartado 1 levará un extracto do rexistro de servizo e unha copia do horario de servizo.

3) O rexistro de servizo deberá:

a) conter todas as indicacións mencionadas no apartado 2 para un período que comprenda polo menos os 28 días anteriores; as devanditas indicacións actualizaranse a intervalos regulares cuxa duración non superará un mes;

b) estar asinado polo director da empresa de transporte ou polo seu representante;

c) conservarse na empresa de transporte durante un ano tras a expiración do

período a que se refira. A empresa de transporte deberá facilitar un extracto do rexistro de servizo aos condutores interesados que o soliciten, e

d) mostrarse ou entregarse a calquera inspector autorizado que o solicite.

Artigo 19

Os Estados membros permitirán ás autoridades competentes aplicar sancións a unha empresa ou a un condutor por infraccións contra o presente Regulamento descubertas no seu territorio e para as que aínda non se impuxese ningunha sanción, aínda cando tales infraccións se cometesen no territorio doutro Estado membro ou dun terceiro país.

Con carácter de excepción, cando se descubra unha infracción:

- que non se cometese no territorio do Estado membro afectado, e
- que fose cometida por unha empresa establecida noutro Estado membro ou por un condutor cuxo centro de traballo se encontre noutro Estado membro

ou nun terceiro país, en lugar de impoñer unha sanción, os Estados membros poderán, ata o 1 de xaneiro de 2009, notificar as circunstancias da infracción á autoridade competente do Estado membro ou do terceiro país en que estea establecida a empresa ou no que se encontre o centro de traballo do condutor.

Cando os Estados membros inicien procesos ou procedementos administrativos ou apliquen sancións por unha infracción concreta, deberán proporcionar por escrito ao condutor as debidas probas da infracción.

Os Estados membros garantirán que estará en vigor un sistema de sancións proporcionadas, que poderán incluír sancións de carácter económico, por infracción do presente Regulamento ou do Regulamento (CEE) non 3821/85 por parte de empresas ou expedidores, transitarios, operadores turísticos, contratistas principais, subcontratistas e axencias de colocación de condutores.

Artigo 21

Para enfrontarse aos casos en que un Estado membro considere que existiu unha infracción do presente Regulamento, que polo seu carácter poida claramente poñer en perigo a seguridade na estrada, deberase habilitar á autoridade competente pertinente para proceder á inmobilización do vehículo ata que se emendase a causa da infracción. Os Estados membros poderán obrigar ao condutor a tomar o período diario de descanso. Así mesmo, os Estados membros, cando sexa preciso, poderán retirar, suspender ou restrinxir a autorización dunha empresa, se esta está establecida no devandito Estado membro, ou retirar, suspender ou restrinxir o permiso de condución dun condutor. A Comisión, de conformidade co artigo 24, apartado 2, elaborará directrices, co fin de fomentar unha aplicación harmonizada do presente artigo.

Artigo 22

1) Os Estados membros prestaranse asistencia mutua aos fins da aplicación do presente Regulamento e do control correspondente.

2) As autoridades competentes dos Estados membros intercambiarán periodicamente toda a información dispoñible relativa a:

a) as infraccións das normas establecidas no capítulo II cometidas por non residentes e calquera sanción imposta por causa destas;

b) as sancións aplicadas por un Estado membro aos seus residentes por causa de infraccións do devandito tipo cometidas noutros Estados membros.

3) Os Estados membros deberán enviar regularmente a información pertinente en relación coa interpretación e aplicación nacionais das disposicións do presente Regulamento á Comisión, que poñerá esta información a disposición dos demais Estados membros en soporte electrónico.

9. DISPOSICIÓNS FINAIS:

9.1 Modificacións no Regulamento 3821/85/CEE sobre o aparato de control, (tacógrafo).

Artigo 26

Conservación da documentación e avaría do aparato de control

O artigo 14, apartado 2, substitúese polo texto seguinte:

«2. A empresa conservará debidamente as follas de rexistro e as impresións, cando se realicen impresións de conformidade co artigo 15, apartado 1, en orde cronolóxica e en forma lexible durante un ano polo menos despois da súa utilización e facilitará unha copia destas aos condutores interesados que así o soliciten. As empresas tamén entregarán aos condutores interesados que así o soliciten copias dos datos transferidos das tarxetas de condutor e as versións imprimidas das devanditas copias. As follas de rexistro, as impresións e os datos transferidos deberán presentarse ou entregarse a calquera inspector autorizado que o solicite.».

O artigo 15 modifícase como segue:
Engádese un quinto parágrafo ao apartado 1: «En caso de deterioración ou mal funcionamento da tarxeta de condutor ou en caso de que non obre en poder deste, o condutor deberá:

a) Realizar unha impresión, ao inicio da viaxe, dos detalles do vehículo que conduce, na que incluirá:

i) datos que permitan identificar o condutor (nome e apelidos, tarxeta

de condutor ou número de permiso de condución), a súa firma, e

ii) os períodos a que se fai referencia no apartado 3, segundo guión, letras a), b) e c);

b) Realizar unha impresión, ao final da viaxe, cos datos relativos aos períodos de tempo rexistrados polo aparato de control, rexistrar todos os períodos doutros traballos, dispoñibilidade e descanso transcorridos dende que se realizou a impresión ao comezo da viaxe, cando non estean rexistrados polo tacógrafo, e indicar no devandito documento datos que permitan identificar o condutor (nome e apelidos, tarxeta de condutor ou número de permiso de condución), e a firma do condutor.»;

Anotacións

O apartado 2, parágrafo segundo, substitúese polo seguinte texto:

«Cando, como consecuencia do seu afastamento do vehículo, o condutor non poida utilizar o aparato instalado nel, os períodos de tempo a que se refire o apartado 3, segundo guión, letras b), c) e d), deberán:

a) cando o vehículo estea equipado cun aparato de control de conformidade co anexo I, consignarse de forma lexible e sen manchar as follas, a man, automaticamente ou por outros medios, ou

b) cando o vehículo estea equipado cun aparato de control de conformidade co anexo IB, consignarse na tarxeta de condutor utilizando o dispositivo de introdución manual previsto no aparato de control.

Cando haxa máis dun condutor do vehículo equipado co aparato de control de conformidade co anexo IB, cada condutor asegurarase de que a súa tarxeta de condutor está introducida na rañura correcta do tacógrafo.»;

O apartado 3, letras b) e c), substitúese polo texto seguinte:

b) "outro traballo", definido como calquera actividade que non sexa conducir, segundo a definición do artigo 3, letra a), da Directiva 2002/15/ CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 11 de marzo de 2002, relativa á ordenación do tempo de traballo das persoas que realizan actividades móbiles de transporte por estrada (*), así como todo traballo para este ou para outro empresario do sector do transporte ou doutro sector, e que terá que rexistrarse co signo;

c) "dispoñibilidade", tal como se encontra definida no artigo 3, letra b), da Directiva 2002/15/CE, que terá que rexistrarse co signo.

Documentación obrigatoria no vehículo

«7. a) Cando o condutor conduza un vehículo dotado con aparato de control de conformidade co anexo I, tacógrafo dixital, o condutor deberá estar en condicións de presentar, sempre que o solicite un inspector:

i) as follas de rexistro do día en curso e as utilizadas polo condutor nos 28 días anteriores

ii) a tarxeta de condutor se posúe unha, e

iii) calquera rexistro manual e impresión realizada durante o día en curso e os 28 días

b) cando o condutor conduza un vehículo dotado cun aparato de control de conformidade co anexo IB, tacógrafo analóxico, o condutor deberá estar en condicións de presentar, sempre que o solicite un inspector:

i) a tarxeta de condutor se posúe unha

ii) calquera rexistro manual e impresión realizada durante o día en curso e os 28 días anteriores

iii) as follas de rexistro correspondentes o día en curso e os 28 días anteriores, durante o cal conduciu un vehículo dotado con tacógrafo analóxico,

c) Un inspector autorizado de control poderá verificar o cumprimento do Regulamento (CE) non 561/2006 mediante unha análise das follas de rexistro, dos datos mostrados ou imprimidos rexistrados polo aparato de control ou na tarxeta de condutor ou, a falta do anterior, ao analizar calquera outro documento acreditativo que xustifique o incumprimento dunha disposición, como os previstos no artigo 16, apartados 2 e 3.».

FEDERACIÓN GALEGA DE TRANSPORTE DE MERCADORÍAS (FEGATRAMER)

Rúa Laverde Ruiz, 6 Baixo
15701 SANTIAGO DE COMPOSTELA
Telf.: 981 597500 - Fax: 981 1598620
Correo electrónico: fegatramer@fegatramer.es
Páxina web : www.fegatramer.es

A Federación Galega de Transporte de Mercadorías, FEGATRAMER, é unha entidade sen ánimo de lucro, que agrupa a empresarios de transporte de todo o territorio da CCAA de Galicia. A súa orixe remóntase á Coordinadora de Transportes de Galicia, constituída en Santiago de Compostela (A Coruña), o día 4 de abril de 1978, por representantes das distintas Asociacións de Transporte das catro provincias galegas. Constituíndose definitivamente como Federación Galega de Transporte de Mercadorías, o día 3 de xullo dese mesmo ano. Nace co obxectivo fundamental da coordinación e defensa dos intereses do sector do transporte de Galicia, sendo elixido como o seu primeiro Presidente D. José Caride Echegaray, actualmente está presidida por D. Ramón Alonso Fernández.

A Federación Galega de Transportes de Mercadorías), Fegatramer, está, integrada na Confederación de Empresarios de Galicia, CEG e na Confederación Española de Transporte de Mercadorías, CETM. En no Comité Galego de Transporte por Estrada (CGT), órgano de representación do sector en Galicia, ostenta a maioría absoluta, con preto de 5.500 vehículos.

ASOCIACIÓNS QUE INTEGRAN FEGATRAMER:

ASOCIACIÓN PROVINCIAL DE EMPRESARIOS DO TRANSPORTE DISCRECIONAL DE PONTEVEDRA

ASETRANSPO

Enderezo: Miraflores, Ctra Provincial nº 114 Bajo Portal 2 VIGO
Telf.: 986 443 412 - Fax: 986 446 504
E-mail: info@asetranspo.org

ASOCIACIÓN PROVINCIAL DE TRANSPORTE DISCRECIONAL DE MERCADORIAS POR ESTRADA DE LUGO

TRADIME

Enderezo: Ronda da Muralla nº 58, 6ª Planta LUGO
Telf.: 982 224 270 - Fax: 982 224 685
E-mail: trandime@celugo.com

ASOCIACIÓN CORUÑESA DE TRANSPORTES DISCRECIONALES E ESPECIAIS

ACOTRADES

Enderezo: Travesía de Pastoriza 122 Bajo 15140 Pastoriza Arteixo (Coruña)
Telf.: 981 132 845 - Fax: 981 174 954
E-mail: correo@acotrades.com

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS, AXENCIAS DE TTES. DE CARGA COMPLETA E FRACCIONADA DE OURENSE

AETRANS

Enderezo: C/ Rosalía de Castro 6 Bajo OURENSE
Telf.: 988 370 553 - Fax: 988 370 553
E-mail: aetransourense@telefonica.net

ASOCIACIÓN PROVINCIAL DE OPERADORES DE LOXISTICA E TRANSPORTES DA PROVINCIA DE PONTEVEDRA

Enderezo: C/ García Barbón 104 - 1o- VIGO (Pontevedra)
Telf.: 986 229 507 - Fax: 986 229 507
Email : fepotrans@fepotrans.com

ASOCIACIÓN PROVINCIAL DE AXENCIAS DE TRANSPORTE DE A CORUÑA

ATRANSA

Enderezo: Travesía de Pastoriza 122 Bajo 15140 Pastoriza Arteixo (Coruña)
Telf.: 981 132 845
E-mail: atransa@hotmail.com