

I. Disposiciones generales

JEFATURA DEL ESTADO

15022 *CORRECCION de errores de la Ley 10/1984, de 8 de junio, del servicio militar.*

Publicada con errores la mencionada Ley («Boletín Oficial del Estado» número 140, de 12 de junio de 1984, páginas 16936 a 16940), se rectifica como sigue:

En el artículo 28, 2, b), donde dice: «De quince a veinte meses», debe decir: «De quince a dieciocho meses», y en el mismo artículo y número, apartado c), donde dice: «En ningún caso el servicio en filas será inferior a veinte meses», debe decir: «En ningún caso el servicio en filas será inferior al establecido para el voluntariado normal en el número anterior».

15023 *CORRECCION de errores de la Ley 24/1984, de 29 de junio, sobre modificación del tipo de interés legal del dinero.*

Padecido error en la numeración de la mencionada Ley, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 158, de 3 de julio de 1984, página 19414, se rectifica en el sentido de que en el sumario, donde dice: «LEY 22/1984, de 29 de junio, ...», debe decir: «LEY 24/1984, de 29 de junio, ...».

15024 *CORRECCION de errores de la Ley 25/1984, de 29 de junio, sobre concesión de una pensión excepcional a doña María Teresa Decarlini Méndez, viuda de don Alfredo Jorge Suar Muro.*

Padecido error en la numeración de la mencionada Ley, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 158, de 3 de julio de 1984, página 19414, se rectifica en el sentido de que en el sumario, donde dice: «LEY 23/1984, de 29 de junio, ...», debe decir: «LEY 25/1984, de 29 de junio, ...».

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

15025 *REAL DECRETO 1270/1984, de 23 de mayo, por el que se fijan las duraciones máximas de conducción diarias y semanales y los tiempos de descanso mínimos diarios de determinados conductores de vehículos automóviles, y se establecen los correspondientes sistemas de control.*

El elevado número de accidentes de carretera registrados en nuestro país, que, según las estadísticas, en su mayor parte, son imputables a fallos humanos y, en gran medida, a cansancio y somnolencia del conductor, así como la comparación de nuestra legislación con la de otros países europeos occidentales, y la necesidad de normalizar determinadas condiciones en los transportes nacionales e internacionales, aconsejan establecer en determinados vehículos unos límites de conducción y de descanso realista y acordes con las necesidades de la época actual, en el bien entendido de que dichos límites únicamente persiguen la mejora de la seguridad vial, y de la ordenación del transporte, abstracción hecha de otras consideraciones de índole laboral, que se rigen por disposiciones específicas.

Ahora bien, la fijación de los tiempos límites de duración de la conducción y descanso tendría escasa efectividad si simultáneamente no se estableciera los correspondientes sistemas de control.

Precisamente, a este objetivo apunta el Real Decreto 2916/1981, de 30 de octubre, por el que se establece la obligatoriedad del uso de los tacógrafos para determinados vehículos automóviles de transporte de personas y mercancías.

Sin embargo, razones de orden práctico y económico impiden que todo el parque de vehículos que está obligado al uso del tacógrafo, pueda dotarse de este aparato a corto plazo. Por ello, resulta necesario imponer transitoriamente el uso de la libreta individual de control de las empresas cuyos vehículos no posean este aparato por estar todavía exentos de llevarlo en aplicación del calendario establecido en las disposiciones transitorias del Real Decreto 2916/1981.

En su virtud, a propuesta de los Ministros del Interior, Trabajo y Seguridad Social, Industria y Energía y Transportes, Turismo y Comunicaciones, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 23 de mayo de 1984,

DISPONGO:

Artículo 1.º Los preceptos de la presente disposición —encaminada fundamentalmente a la mejora de la seguridad vial— obligan a todas las Empresas y los conductores de los vehículos a que se refiere el artículo 1.º del Real Decreto 2916/1981, de 30 de octubre, si bien, respecto a los conductores asalariados por cuenta ajena, y a los meros efectos laborales, les será de aplicación lo prevenido sobre tiempo de trabajo en la normativa laboral.

Art. 2.º Los citados conductores deberán disfrutar de un descanso de, al menos, diez horas consecutivas cada veinticuatro horas, contadas éstas a partir del inicio de la conducción. Este descanso ininterrumpido podrá reducirse a ocho horas si se verifica en ruta, sin que esta reducción puedan realizarla más de dos veces consecutivas ni más de dos veces por semana.

Art. 3.º 1. La duración total de los tiempos de conducción efectiva que pueden efectuarse entre dos periodos consecutivos del descanso citado en el artículo anterior, no excederá de nueve horas diarias, ni sobrepasará cuarenta y ocho horas semanales.

2. No se podrá conducir de forma ininterrumpida más de cuatro horas, salvo que la conducción durante media hora más permita la llegada al punto de destino o punto de estacionamiento adecuado. En otro caso, si la conducción ha de prolongarse más de cuatro horas, deberá procederse, con carácter general, a un descanso ininterrumpido de treinta minutos, que podrá ser sustituido por dos de veinte o tres de quince, distribuidos a lo largo del recorrido. Excepcionalmente, los conductores de los vehículos articulados y otros conjuntos de vehículos de transporte de mercancías cuyo Peso Máximo Autorizado (PMA) del conjunto sea superior a 20 toneladas y de personas cuando el remolque o semirremolque exceda de cinco toneladas deberán proceder a un descanso de una hora, que podrá ser sustituido por dos de treinta minutos, distribuidos a lo largo del recorrido. Durante estos periodos de descanso, el conductor que lo disfrute no deberá efectuar ninguna actividad profesional que no sea, en su caso, la vigilancia del vehículo y de la carga.

Art. 4.º A efectos del presente Real Decreto, se entiende por tiempo de conducción efectiva solo al de conducción al volante.

Art. 5.º Las infracciones a lo dispuesto en el presente Real Decreto serán sancionadas, de acuerdo con el procedimiento establecido en el capítulo 17 del Código de la Circulación, con la multa prevista en el cuadro del anexo I al mismo para los artículos 190 y 197, a), párrafo segundo, cuyo contenido queda sustituido por las normas de este Real Decreto respecto a las Empresas y los conductores a los que el mismo se refiere.

DISPOSICION TRANSITORIA

Las Empresas y los conductores de los vehículos a los que afecte el presente Real Decreto, en tanto no estén obligados a la instalación del tacógrafo en aplicación de las disposiciones transitorias del Real Decreto 2916/1981, de 30 de octubre, salvo que voluntariamente hayan instalado el citado aparato, sustituirán el mismo por la libreta individual de control, cuyas características, forma de utilización y cuadro de multas se especifican en el anexo de esta disposición.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.—El plazo de entrada en vigor del presente Real Decreto será de tres meses a partir de su publicación.

Segunda.—Se faculta a los Ministros competentes por razón de la materia para proponer al Consejo de Ministros, o dictar, conjunta o separadamente, en el ámbito de sus competencias, las normas precisas en orden a la ejecución, aclaración e interpretación del presente Real Decreto.

Dado en Madrid a 23 de mayo de 1984.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de la Presidencia,
JAVIER MOSCOSO DEL PRADO Y MUÑOZ

ANEXO

Libreta individual de control

Características

La libreta individual de control tendrá las características que se señalan en el apéndice de este anexo, en el formato UNE A 5 (148 x 210 milímetros).

Forma de utilización

Todo conductor, así como su ayudante, cuando sea preceptiva su presencia en el vehículo, efectuará en la libreta individual de control la anotación detallada de sus actividades profesiona-