

peración de vapores, podrá ejercer sobre el lado del vehículo donde se encuentre el adaptador para la recogida de vapores, una contrapresión máxima de 55 milibares.

c) Todos los vehículos de carga inferior homologados llevarán un placa de identificación en la que se especifique el número máximo autorizado de brazos de carga que puedan utilizarse simultáneamente con la garantía de que no haya escapes de vapor a través de las válvulas P y V de los compartimentos cuando la contrapresión máxima del sistema sea de 55 milibares, tal como se especifica en el apartado b).

3. *Conexión de tierra del vehículo-detector de exceso de llenado del vehículo*

El pórtico de la plataforma de carga estará equipado con una unidad de control para la detección de excesos de llenado que, una vez conectada al vehículo, dará una señal de autorización de fallo seguro que permita la carga, siempre que ningún sensor de exceso de llenado de los distintos compartimentos detecte un nivel alto.

a) El vehículo estará conectado a la unidad de control del pórtico de la plataforma de carga por medio de una toma eléctrica normalizada de 10 clavijas. La toma macho irá montada en el vehículo y la hembra irá unida a un cable flotante conectada a la unidad de control montada en el pórtico de la plataforma de carga.

b) Los detectores de niveles elevados del vehículo serán termistores de dos cables, sensores ópticos de dos alambres, sensores ópticos de cinco alambres o dispositivos compatibles equivalentes, siempre que el sistema sea de fallo seguro. (Nota: los termistores tendrán un coeficiente térmico negativo.)

c) La unidad de control del pórtico de la plataforma admitirá sistemas para vehículos tanto de dos como de cinco cables.

d) El vehículo estará unido al pórtico de la plataforma mediante el cable común de retorno de los sensores de exceso de llenado, que será conectado a la clavija 10 de la toma macho a través del chasis del vehículo. La clavija 10 de la toma hembra se conectará a la caja de la unidad de control, la cual estará conectada a la toma de tierra del pórtico de la plataforma.

e) Todos los vehículos de carga inferior homologados llevarán una placa de identificación [véase el apartado 2.c)] que especifique el tipo de sensores de exceso de llenado instalados (de dos o de cinco cables).

4. *Localización de las conexiones*

a) El diseño del equipo de carga de líquidos y de recogida de vapores del pórtico de la plataforma de carga se ajustará a la siguiente estructura de conexiones del vehículo:

1.º La altura de la línea central de los adaptadores para líquidos será de un máximo de 1,4 metros (sin carga) y de un mínimo de 0,5 metros (con carga), siendo aconsejable una altura de entre 0,7 y 1,0 metros.

2.º La distancia horizontal entre los adaptadores no será inferior a 0,25 metros siendo aconsejable una distancia mínima de 0,3 metros.

3.º Todos los adaptadores para líquidos estarán situados dentro de una estructura cuya longitud no exceda de 2,5 metros.

4.º El adaptador para recogida de vapores estará situado preferiblemente a la izquierda de los adaptadores para líquidos, visto de frente, y a una altura no superior a 1,5 metros (sin carga) ni inferior a 0,5 metros (con carga).

b) La conexión de tierra/exceso de llenado estará situada a la derecha de los adaptadores para líquidos y recogida de vapores, visto de frente, a una altura no superior a 1,5 metros (sin carga) ni inferior a 0,5 metros (con carga).

c) El sistema de conexión mencionado estará situado a un solo lado del vehículo.

5. *Sistemas de bloqueo*

a) Conexión a tierra/detector de exceso de llenado. La carga no será posible sin una señal de autorización de la unidad de control combinada de conexión a tierra/detector de exceso de llenado.

En caso de exceso de llenado o de pérdida de la conexión a tierra del vehículo, la unidad de control del pórtico de la plataforma de carga cerrará la válvula de control de carga del pórtico.

b) Detección de recogida de vapores.

La carga no será posible salvo que se haya conectado al vehículo la conducción de recogida de vapores y que los vapores desplazados puedan circular libremente del vehículo al sistema de recogida de vapores de la instalación.

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

23617 REAL DECRETO 2242/1996, de 18 de octubre, por el que se establecen normas sobre tiempos de conducción y descanso y sobre el uso del tacógrafo en el sector de los transportes por carretera, en aplicación de los Reglamentos (CEE) números 3820/85 y 3821/85.

Por Real Decreto 2916/1981, de 30 de octubre, se estableció en España la obligatoriedad del uso de los tacógrafos en los vehículos automóviles de transporte de personas y mercancías, y por Real Decreto 1270/1984, de 23 de mayo, se fijaron las duraciones máximas de conducción diarias y semanales y los tiempos de descanso mínimos de determinados conductores de vehículos automóviles, y se establecieron los correspondientes sistemas de control. Ambas disposiciones fueron dictadas con el fin, entre otros objetivos, de adecuar nuestra normativa a la comunitaria, que en cuanto al aparato de control estaba recogida en el Reglamento (CEE) número 1463/70, de 20 de julio, modificado por el Reglamento (CEE) número 2828/77, y en materia social en el sector de los transportes por carretera, en el Reglamento (CEE) número 543/69, de 25 de marzo, modificado igualmente por el Reglamento (CEE) número 2829/77.

Los Reglamentos (CEE) números 3820/85 y 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativos, respectivamente, a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y al aparato de control en dicho sector, adaptado el último de ellos al progreso técnico por el Reglamento (CEE) número 3314/90, de 16 de noviembre, que modificó su anexo 1, y por el Reglamento (CEE) número 3688/92, de 21 de diciembre, que modificó su artículo 12, han supuesto importantes modificaciones en el derecho comunitario que han dado lugar a la derogación de los Reglamentos antes citados, lo que, a su vez, exige se lleven a cabo las

necesarias adaptaciones y derogaciones de las disposiciones nacionales que regulan idénticas materias.

Por otra parte, tanto el Reglamento (CEE) número 3820/85 como el Reglamento (CEE) número 3821/85, contienen disposiciones en las que se deja a los Estados miembros la concreción de determinados aspectos.

Así, por lo que respecta al Reglamento (CEE) número 3820/85, los Estados miembros pueden aplicar a los transportes nacionales de viajeros distintos de los servicios regulares, que se efectúen por su territorio, determinadas normas relativas al período de descanso semanal aplicables a los transportes internacionales (artículo 6.1, párrafo quinto), fijar en los servicios regulares de viajeros la interrupción mínima en treinta minutos después de un tiempo de conducción no superior a cuatro horas (artículo 7.3), aplicar mínimos más elevados a máximos menos elevados que los fijados en los artículos 5 a 8 (artículo 11), establecer excepciones sobre los transportes efectuados mediante vehículos que presenten características especiales (artículo 13); y, por lo que respecta al Reglamento (CEE) número 3821/85, los Estados miembros pueden dispensar de la aplicación de sus normas a determinados vehículos (artículo 3, apartados 2 y 3), exigir la instalación y utilización del aparato de control en los vehículos destinados a transportes nacionales, no obstante la excepción establecida en el apartado 1 del artículo 3 (artículo 3, apartado 4).

Todo ello justifica la aprobación de este Real Decreto, que se dicta, por lo tanto, con el fin de conseguir la debida armonización de nuestra legislación con el derecho comunitario actualmente en vigor, constituido por los Reglamentos números 3820/85 y 3821/85, sin perjuicio de que los mismos obliguen en todos sus elementos y sean directamente aplicables en España, así como de concretar aquellos aspectos en los que se ha dejado a los Estados miembros la facultad de decisión, cuando así se ha estimado necesario o conveniente.

Por otro lado, por razones de claridad y simplicidad se han recogido en un texto único tanto las disposiciones relativas a los tiempos de conducción y descanso, como las referentes al aparato de control en el sector de los transportes por carretera.

Por último, es de significar que en la elaboración de este Real Decreto ha sido cumplido el trámite de consulta a la Comisión Europea establecido en los artículos 17.1 y 19.1 de los citados Reglamentos (CEE) números 3820/85 y 3821/85.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Fomento, Interior, Trabajo y Asuntos Sociales, e Industria y Energía, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 18 de octubre de 1996,

DISPONGO:

Artículo 1.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.1 del Reglamento (CEE) número 3820/85 y en el artículo 3.1 del Reglamento (CEE) número 3821/85, ambos del Consejo y de 20 de diciembre de 1985, las prescripciones de dichos Reglamentos relativas a los tiempos de conducción y descanso y a la instalación y uso del tacógrafo en el sector de los transportes por carretera, sin perjuicio de las excepciones a que se refiere el artículo 2 de este Real Decreto, se aplicarán a todas las empresas, conductores y vehículos, vacíos o con carga, destinados al transporte de viajeros o mercancías, que se desplacen por las carreteras abiertas al uso público dentro del territorio nacional, aunque no sobrepasen los límites terri-

toriales de una Comunidad Autónoma. La obligación de instalación y uso del aparato de control incluirá a los vehículos destinados a los transportes regulares nacionales de viajeros referidos en el artículo 14.1 del Reglamento 3820/85.

Artículo 2.

De conformidad con lo establecido en los artículos 13.1 del Reglamento (CEE) número 3820/85, y 3.2 del Reglamento (CEE) número 3821/85, quedan exceptuados de lo dispuesto en el artículo anterior, además de los transportes enumerados en el artículo 4 del primero de dichos Reglamentos, los transportes efectuados mediante los siguientes vehículos:

a) Vehículos utilizados por las Administraciones públicas para la prestación de servicios públicos, siempre que no compitan con las empresas transportistas.

b) Vehículos utilizados para el transporte de mercancías por empresas agrícolas, hortícolas, forestales o de pesca, en un radio de acción de 50 kilómetros alrededor del lugar en que esté domiciliada la correspondiente autorización de transporte, incluido el territorio de los municipios cuyo principal núcleo urbano se sitúe en dicho radio.

c) Vehículos utilizados para el transporte de animales vivos desde las granjas hasta los mercados locales y viceversa, o desde los mercados hasta los mataderos locales.

d) Vehículos utilizados como tiendas para el abastecimiento de los mercados locales o para operaciones de venta domiciliaria, o bien utilizados para operaciones ambulantes bancarias, de cambio o de ahorro, para el ejercicio del comercio, para operaciones de préstamo de libros, discos o cassetes, o para manifestaciones culturales o exposiciones, y que estén especialmente equipados al efecto.

e) Vehículos que transporten material o equipos para su uso en el ejercicio de la profesión del conductor, en un radio de acción de 50 kilómetros alrededor del lugar en que esté domiciliada la correspondiente autorización de transporte, siempre que la conducción del vehículo no represente la actividad principal del conductor, la excepción no perjudique gravemente los objetivos del Reglamento (CEE) número 3820/85, y se obtenga la correspondiente autorización individual.

f) Vehículos que circulen exclusivamente en islas que no estén unidas al resto del territorio nacional por ningún puente, vado o túnel abierto a los vehículos de motor, con excepción de los que circulen en la isla de Mallorca.

g) Vehículos destinados a la enseñanza para la obtención de un permiso de conducción.

h) Tractores destinados exclusivamente a trabajos agrícolas y forestales.

Artículo 3.

De acuerdo con lo determinado en el artículo 11 del Reglamento (CEE) número 3820/85, y sin perjuicio de la aplicación de éste a los conductores que realicen transportes internacionales con vehículos matriculados en otro Estado miembro, se mantendrán con respecto al artículo 5 del mismo, los mínimos y máximos recogidos en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial en relación con los conductores, y con respecto a los artículos 6, 7 y 8 del citado Reglamento, se aplicarán los mínimos y máximos fijados en dichos artículos.

Artículo 4.

No obstante lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 7 del Reglamento (CEE) número 3820/85, y de conformidad con lo establecido en el apartado 3 de dicho artículo, en el caso de los transportes regulares nacionales de viajeros, el órgano competente para autorizar el horario de estos servicios o las modificaciones del mismo, podrá fijar la interrupción mínima en treinta minutos después de un tiempo de conducción no superior a cuatro horas. Dicha modificación únicamente podrá concederse en caso de que las interrupciones de más de treinta minutos pudieran entorpecer la circulación del tráfico en el caso urbano y los conductores no puedan intercalar una interrupción de quince minutos en las cuatro horas y media de conducción anteriores a la interrupción de treinta minutos.

Artículo 5.

En el caso de transportes nacionales de viajeros, distintos de los servicios regulares, si el tiempo total de conducción durante un período de doce días no sobrepasa el máximo correspondiente a doce períodos de conducción diarios y siempre que se respete lo establecido en el apartado 2 del artículo 6 del Reglamento (CEE) número 3820/85, el período de descanso semanal podrá trasladarse hasta el final del duodécimo día y adscribirse al descanso semanal de esta segunda semana, de acuerdo con lo establecido en los artículos 6.1 y 8.5 del citado Reglamento.

Artículo 6.

Las infracciones a las normas reguladoras de los tiempos de conducción y descanso, y a las que regulan la instalación y el uso del tacógrafo en el sector de los transportes por carretera, se sancionarán por los órganos encargados de la ordenación del transporte terrestre o por aquellos encargados de la seguridad vial con las multas y, en su caso, con las demás sanciones administrativas, de acuerdo con lo previsto en el capítulo I del Título V de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en sus disposiciones de desarrollo y en el Título IX de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. La potestad sancionadora se ejercerá mediante el procedimiento establecido por el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, modificado por el Real Decreto 1772/1994,

de 5 de agosto, por el que se adecuan determinados procedimientos administrativos en materia de transporte y carreteras a la citada Ley 30/1992.

Artículo 7.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 15.4 del Reglamento (CEE) número 3821/85, los conductores de vehículos matriculados en España podrán registrar con el signo **N** tanto los tiempos de disponibilidad, como los dedicados a otros trabajos diferentes a la conducción.

Disposición adicional única.

Lo dispuesto en la normativa sobre tiempos de conducción, interrupción y descanso se cumplirá sin perjuicio de la aplicación, respecto a los conductores asalariados y a efectos laborales, de lo previsto sobre tiempos de trabajo en la normativa laboral.

Disposición derogatoria única.

Quedan derogados el Real Decreto 2916/1981, de 30 de octubre, por el que se establece la obligatoriedad del uso de los tacógrafos en los vehículos automóviles de transporte de personas y mercancías; el 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; así como cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este Real Decreto.

Disposición final primera.

Se faculta a los Ministros competentes por razón de la materia para dictar, conjunta o separadamente, las disposiciones que sean precisas para la aplicación de este Real Decreto.

Disposición final segunda.

Este Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 19 del Reglamento (CEE) número 3820/85 y en el artículo 21 del Reglamento (CEE) número 3821/85.

Dado en Madrid a 18 de octubre de 1996.

JUAN CARLOS R.

El Vicepresidente Primero del Gobierno
y Ministro de la Presidencia,
FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ