

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

REGLAMENTO (CE) n° 561/2006 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 15 de marzo de 2006

relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n° 3821/85 y (CE) n° 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA

Considerando lo siguiente:

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 71,

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽²⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽³⁾, a la vista del texto conjunto aprobado el 8 de diciembre de 2005 por el Comité de Conciliación,

- (1) En el campo del transporte por carretera, 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 ⁽⁴⁾, trató de armonizar las condiciones de la competencia entre los medios de transporte terrestre, especialmente por lo que respecta al sector del transporte por carretera y a la mejora de las condiciones de trabajo y la seguridad vial. Los avances en estos campos deben protegerse y ampliarse.
- (2) La Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera ⁽⁵⁾, obliga a los Estados miembros a adoptar medidas que limiten el tiempo máximo de trabajo semanal de los trabajadores móviles.
- (3) Se han experimentado dificultades en la interpretación, aplicación, ejecución y control de modo uniforme en todos los Estados miembros de determinadas disposiciones del Reglamento (CEE) n° 3820/85 relativas a las normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso para los conductores que efectúan operaciones de transporte nacional e internacional por carretera en la Comunidad, a causa de los términos generales en que están redactadas.
- (4) Es deseable una aplicación eficaz y uniforme de esas disposiciones para lograr sus objetivos y evitar el descrédito de la normativa. Por consiguiente es necesario un conjunto de normas más claras y sencillas que puedan ser comprendidas, interpretadas y aplicadas con mayor facilidad por el sector del transporte por carretera y por las autoridades encargadas de velar por su cumplimiento.

⁽¹⁾ DO C 51 E de 26.2.2002, p. 234.

⁽²⁾ DO C 221 de 17.9.2002, p. 19.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 14 de enero de 2003 (DO C 38 E de 12.2.2004, p. 152), Posición Común del Consejo de 9 de diciembre de 2004 (DO C 63 E de 15.3.2005, p. 11) y Posición del Parlamento Europeo de 13 de abril de 2005 (DO C 33 E de 9.2.2006, p. 425). Resolución legislativa del Parlamento Europeo de 2 de febrero de 2006 y Decisión del Consejo de 2 de febrero de 2006.

⁽⁴⁾ DO L 370 de 31.12.1985, p. 1. Reglamento modificado por la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 226 de 10.9.2003, p. 4).

⁽⁵⁾ DO L 80 de 23.3.2002, p. 35.

- (5) Las disposiciones del presente Reglamento relativas a las condiciones de trabajo no deben ser obstáculo al derecho de empresarios y trabajadores del sector a establecer, ya sea mediante negociación colectiva u otros medios, disposiciones más favorables para los trabajadores.
- (6) Es deseable definir claramente el ámbito de aplicación del presente Reglamento especificando las principales categorías de vehículos incluidas.
- (7) El presente Reglamento será aplicable al transporte por carretera que se realice sea exclusivamente dentro de la Comunidad sea entre la Comunidad, Suiza y los países que son parte contratante del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo.
- (8) El Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR), de 1 de julio de 1970, en su versión modificada, debe continuar aplicándose al transporte por carretera de mercancías y viajeros con vehículos matriculados en cualquier Estado miembro o en cualquier país que sea parte contratante del AETR, para la totalidad de un trayecto que discurra entre la Comunidad y un país tercero distinto de Suiza y los países que son parte contratante del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo o por el territorio de dichos países. Es esencial modificar el AETR tan pronto como sea posible, idealmente en el plazo de dos años a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento, para adaptar sus disposiciones al presente Reglamento.
- (9) En lo que respecta a los transportes efectuados por carretera por vehículos matriculados en un país tercero que no sea una parte contratante del AETR, las disposiciones del AETR deben aplicarse solamente a la parte del trayecto que discurra por la Comunidad o por los países que sean parte contratante del AETR.
- (10) Puesto que la materia del AETR está comprendida en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, la competencia para negociar y celebrar dicho Acuerdo corresponde a la Comunidad.
- (11) Cuando una modificación del régimen interno de la Comunidad en el sector considerado exija una modificación correspondiente del AETR, los Estados miembros deben emprender una acción común para que se realice dicha modificación en el marco del AETR lo antes posible y de conformidad con el procedimiento en él previsto.
- (12) La lista de excepciones debe actualizarse para reflejar la evolución del sector del transporte por carretera en los últimos diecinueve años.
- (13) Es necesario prever definiciones completas de los términos principales para facilitar la interpretación de las disposiciones del presente Reglamento y garantizar su aplicación uniforme. Además, hay que proponerse como objetivo conseguir que los organismos nacionales de control interpreten y apliquen de manera uniforme el presente Reglamento. La definición de «semana» contenida en el presente Reglamento no debe impedir que el conductor empiece su semana laboral en cualquier día de la semana.
- (14) Para garantizar una aplicación eficaz, es esencial que las autoridades competentes puedan determinar, al realizar controles en carretera y tras un período transitorio, que los tiempos de conducción y períodos de descanso se respetaron debidamente el día del control y los 28 días anteriores.
- (15) Es necesario clarificar y simplificar las normas básicas relativas a los tiempos de conducción para hacer posible una aplicación eficaz y uniforme de las mismas mediante el tacógrafo digital, de conformidad con lo establecido en el 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 ⁽¹⁾, y el presente Reglamento. Además, las autoridades de aplicación de los Estados miembros deben esforzarse por alcanzar una interpretación y aplicación comunes del presente Reglamento a través de un Comité permanente.
- (16) Con las normas del Reglamento (CEE) n° 3820/85 ha resultado posible fijar períodos diarios de conducción y pausas que permiten conducir durante demasiado tiempo sin una pausa completa, lo que va en detrimento de la seguridad vial y de las condiciones de trabajo del conductor. Es, por tanto, conveniente garantizar que las pausas partidas se organizan de forma que se evite el abuso.
- (17) El presente Reglamento está destinado a mejorar las condiciones sociales de los empleados a los que se aplica, así como a mejorar la seguridad general de las carreteras. Garantiza estos objetivos mediante las disposiciones relativas al tiempo máximo de conducción diaria, semanal y durante un período de dos semanas consecutivas, la disposición que obliga al conductor a tomar un período de descanso semanal normal, al menos una vez cada dos semanas consecutivas, y las disposiciones que prescriben que, en ningún caso, el período de descanso diario deberá ser inferior a un período ininterrumpido de nueve horas. Como estas disposiciones garantizan un descanso suficiente, y si además se tiene en cuenta la experiencia de las prácticas de aplicación de los últimos años, ya no es necesario un sistema de compensación por los períodos de descanso diario reducido.
- (18) Muchas operaciones de transporte en la Comunidad comprenden travesías en transbordador o trayectos por ferrocarril. Por consiguiente, deben establecerse disposiciones claras y apropiadas relativas a los períodos diarios de descanso y a las pausas en relación con esas operaciones.
- (19) A la vista del aumento del transporte transfronterizo de mercancías y viajeros, es deseable, en interés de la seguridad vial y de una mayor efectividad de los controles en carretera y en las instalaciones de las empresas, contabilizar y verificar el debido e íntegro cumplimiento de las normas pertinentes sobre los tiempos de conducción, los períodos de descanso y las pausas efectuados en otros Estados miembros o países terceros.

⁽¹⁾ DO L 370 de 31.12.1985, p. 8. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 432/2004 de la Comisión (DO L 71 de 10.3.2004, p. 3).

- (20) La responsabilidad de las empresas de transporte debe extenderse al menos a las personas físicas o jurídicas titulares de las mismas y no excluir los procesos o procedimientos administrativos contra aquellas personas físicas que sean autoras, instigadoras o cómplices de infracciones del presente Reglamento.
- (21) Es necesario que los conductores que trabajen para varias empresas de transporte faciliten a cada una de ellas información adecuada que les permita cumplir sus responsabilidades con arreglo al presente Reglamento.
- (22) Los Estados miembros deben mantener el derecho de adoptar determinadas medidas apropiadas para promover el progreso social y aumentar la seguridad vial.
- (23) Las excepciones nacionales deben reflejar los cambios en el sector del transporte por carretera y limitarse a aquellos elementos que ahora no están sujetos a la presión de la competencia.
- (24) Los Estados miembros deben establecer la normativa aplicable a los vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuyo recorrido no supere los 50 kilómetros. Dicha normativa debe proporcionar una protección adecuada por lo que respecta a los tiempos de conducción permitidos y a las pausas y los períodos de descanso obligatorios.
- (25) A fin de controlar la aplicación eficaz del Reglamento, es conveniente que todos los servicios regulares de transporte nacional e internacional de viajeros se controlen mediante un mismo tipo de aparato de registro.
- (26) Los Estados miembros deben determinar el régimen de sanciones aplicables en caso de incumplimiento del presente Reglamento y garantizar su ejecución. Las sanciones previstas deberán ser efectivas, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias. Entre las distintas medidas comunes que puedan imponer los Estados miembros en caso de que se detecte una infracción grave, debe figurar también la posibilidad de inmovilizar el vehículo. Las disposiciones del presente Reglamento relativas a las sanciones, procesos o procedimientos administrativos no afectarán a las normas nacionales sobre la carga de la prueba.
- (27) A fin de controlar de forma clara y eficaz la aplicación del Reglamento, es conveniente establecer disposiciones uniformes de responsabilidad aplicables a las empresas de transporte y a los conductores por infracción del mismo. Esta responsabilidad puede dar lugar a la imposición de sanciones penales, civiles o administrativas, según el Estado miembro de que se trate.
- (28) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, el establecimiento de una normativa comunitaria clara sobre los tiempos de conducción, pausas y los períodos de descanso para los conductores dedicados al transporte por carretera, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros porque es necesaria una actuación transnacional coordinada y, por consiguiente, puede lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar este objetivo.
- (29) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento con arreglo a la Decisión 1999/468/CE, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽¹⁾.
- (30) Dado que las disposiciones relativas a la edad mínima de los conductores se encuentran reguladas en la Directiva 2003/59/CE ⁽²⁾ y que éstas deben transponerse a más tardar el 2009, el presente Reglamento sólo precisa contener disposiciones transitorias relativas a la edad mínima de la tripulación.
- (31) El Reglamento (CEE) n° 3821/85 debe modificarse con el fin de esclarecer las obligaciones específicas de las empresas de transporte y de los conductores y fomentar la seguridad jurídica, así como para facilitar la aplicación de los límites de los tiempos de conducción y los períodos de descanso en los controles de carretera.
- (32) El Reglamento (CEE) n° 3821/85 debe modificarse también para garantizar la seguridad jurídica en relación con las nuevas fechas de introducción del tacógrafo digital y de la disponibilidad de las tarjetas de conductor.
- (33) La introducción del aparato de control en virtud del Reglamento (CE) n° 2135/98, que permite el registro electrónico de las actividades del conductor durante un período de 28 días en su tarjeta de conductor y de los datos del vehículo durante un período de 365 días, permitirá realizar en el futuro controles más rápidos y amplios en carretera.
- (34) La Directiva 88/599/CEE ⁽³⁾ prevé, para los controles en carretera, únicamente el control de los tiempos de conducción, los períodos de descanso diarios y las pausas. Con la introducción del aparato de control digital se registrarán de forma electrónica los datos del conductor y del vehículo, que podrán ser evaluados electrónicamente in situ. Con el tiempo, esto posibilitaría también un control sencillo de los períodos de descanso diario normales y reducidos, de los períodos de descanso semanal normales y reducidos, y de los descansos tomados como compensación.

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo (DOL 226 de 10.9.2003, p. 4). Directiva modificada por la Directiva 2004/66/CE del Consejo (DOL 168 de 1.5.2004, p. 35).

⁽³⁾ Directiva 88/599 del Consejo, de 23 de noviembre de 1988, sobre procedimientos uniformes para la aplicación del Reglamento (CEE) n° 3820/85, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, y del Reglamento (CEE) n° 3821/85, relativo al apartado de control en el sector de los transportes por carretera (DO L 325 de 29.11.1988, p. 55).

(35) La experiencia indica que sólo puede lograrse el cumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento, y en especial del tiempo de conducción máximo prescrito durante un período de dos semanas, si se realizan controles eficaces y efectivos de la totalidad de dicho período.

(36) La aplicación de la legislación sobre el tacógrafo digital debe ajustarse al presente Reglamento, a fin de lograr la máxima eficacia a la hora de ejercer el control y velar por el cumplimiento de determinadas disposiciones sociales relativas a los transportes por carretera.

(37) Por razones de claridad y racionalización, conviene derogar el Reglamento (CEE) n° 3820/85 y sustituirlo por el presente Reglamento.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES PRELIMINARES

Artículo 1

El presente Reglamento establece normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los periodos de descanso para los conductores dedicados al transporte por carretera de mercancías y viajeros, con el fin de armonizar las condiciones de competencia entre modos de transporte terrestre, especialmente en lo que se refiere al sector de la carretera, y de mejorar las condiciones de trabajo y la seguridad vial. El presente Reglamento tiene también como objetivo mejorar las prácticas de control y de aplicación en los Estados miembros, así como mejorar las prácticas laborales en el sector del transporte por carretera.

Artículo 2

1. El presente Reglamento se aplicará al transporte por carretera:

a) de mercancías, cuando la masa máxima autorizada de los vehículos, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 3,5 toneladas, o

~~«a bis) vehículos o conjuntos de vehículos de una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados para el transporte de materiales, equipos o maquinaria para uso del conductor en el ejercicio de su profesión, y que solo se utilicen dentro de un radio de hasta 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa, y a condición de que la conducción del vehículo no constituya la actividad principal del conductor»;~~

«a bis) de mercancías, a partir del 1 de julio de 2026, en operaciones de transporte internacional o en operaciones de cabotaje, cuando la masa máxima autorizada de los vehículos, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 2,5 toneladas, o».

b) de viajeros en vehículos fabricados o adaptados de forma permanente para transportar a más de nueve personas, incluido el conductor, y destinados a tal fin.

2. El presente Reglamento se aplicará, con independencia del país en que esté matriculado el vehículo, al transporte por carretera que se efectúe:

a) exclusivamente dentro de la Comunidad, o

b) entre la Comunidad, Suiza y los países que sean parte contratante del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo.

3. El AETR se aplicará en lugar del presente Reglamento a las operaciones de transporte internacional por carretera que se efectúen en parte en algún lugar que quede fuera de las zonas que se mencionan en el apartado 2, a:

a) los vehículos matriculados en la Comunidad o en un país que sea parte contratante del AETR para todo el trayecto;

b) los vehículos matriculados en un tercer país que no sea parte contratante del AETR, únicamente al tramo del trayecto que se efectúe en el territorio de la Comunidad o de un país que sea parte contratante del AETR.

Las disposiciones del AETR deben adaptarse a las del presente Reglamento con objeto de que se apliquen las disposiciones fundamentales del presente Reglamento, mediante el AETR, a tales vehículos en lo que se refiere a la totalidad del trayecto que discurre por la Comunidad.

Artículo 3

El presente Reglamento no se aplicará al transporte por carretera efectuado mediante:

a) vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuando el trayecto del servicio de que se trate no supere los 50 kms.
~~«a bis) vehículos o conjuntos de vehículos de una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados para el transporte de materiales, equipos o maquinaria para uso del conductor en el ejercicio de su profesión, y que solo se utilicen dentro de un radio de hasta 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa, y a condición de que la conducción del vehículo no constituya la actividad principal del conductor»;~~

«a bis) vehículos o conjuntos de vehículos con una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados a efectos de:

i) transporte de materiales, equipos o maquinaria para uso del conductor en el ejercicio de su profesión, o
ii) entrega de mercancías producidas artesanalmente,

únicamente en un radio de 100 kilómetros desde el centro de operaciones de la empresa, y a condición de que la conducción del vehículo no constituya la actividad principal del conductor y el transporte no se realice por cuenta ajena»;

b) vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora;

- c) vehículos adquiridos o alquilados sin conductor por las fuerzas armadas, la defensa civil, los cuerpos de bomberos y las fuerzas responsables del mantenimiento del orden público, cuando el transporte se realice como consecuencia de la función propia encomendada a estos cuerpos y bajo su responsabilidad;
- d) vehículos, incluidos los vehículos utilizados para el transporte no comercial de ayuda humanitaria, utilizados en casos de urgencia o destinados a operaciones de salvamento;
- e) vehículos especiales utilizados con fines médicos;
- f) vehículos especializados en la reparación de averías cuyo radio de acción sea de 100 kilómetros alrededor de su centro de explotación;
- g) vehículos que se sometan a pruebas en carretera con fines de mejora técnica, reparación o conservación y vehículos nuevos o transformados que aún no se hayan puesto en circulación;
- h) vehículos o conjuntos de vehículos de una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados para el transporte no comercial de mercancías;
- h bis) vehículos con una masa máxima autorizada, incluido cualquier remolque o semirremolque, superior a 2,5 pero que no exceda de 3,5 toneladas, utilizados para el transporte de mercancías, cuando el transporte no se realice por cuenta ajena sino por cuenta de la empresa o del conductor y cuando la conducción del vehículo no constituya la actividad principal de la persona que conduce el vehículo;».**
- i) vehículos comerciales que se consideren históricos con arreglo a la legislación del Estado miembro en el que circulan y que se utilicen para el transporte no comercial de viajeros o mercancías
- remolques, semirremolques, herramientas o máquinas, o para empujarlos o accionarlos,
- «remolque»: todo vehículo de transporte destinado a ser enganchado a un vehículo de motor o a un tractor,
- «semirremolque»: un remolque sin eje delantero, acoplado de forma que una parte importante de su peso y del peso de su carga sea soportada por el tractor o el vehículo de motor;
- c) «conductor»: toda persona que conduzca el vehículo, incluso durante un corto período, o que esté a bordo de un vehículo como parte de sus obligaciones para conducirlo en caso de necesidad;
- d) «pausa»: cualquier período durante el cual un conductor no pueda llevar a cabo ninguna actividad de conducción u otro trabajo y que sirva exclusivamente para su reposo;
- e) «otro trabajo»: cualquier actividad definida como tiempo de trabajo con arreglo al artículo 3, letra a), de la Directiva 2002/15/CE, salvo la conducción, incluido cualquier trabajo para el mismo u otro empresario dentro o fuera del sector del transporte;
- f) «descanso»: cualquier período ininterrumpido durante el cual un conductor pueda disponer libremente de su tiempo;
- g) «período de descanso diario»: el período diario durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un «período de descanso diario normal» o un «período de descanso diario reducido»:
- «período de descanso diario normal»: cualquier período de descanso de al menos 11 horas. Alternativamente, el período de descanso diario

Artículo 4

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) «transporte por carretera»: todo desplazamiento realizado total o parcialmente por una carretera abierta al público de un vehículo, vacío o con carga, destinado al transporte de viajeros o de mercancías;
- b) «vehículo»: un vehículo de motor, un tractor, un remolque o un semirremolque o un conjunto de estos vehículos, tal como se definen dichos términos a continuación:
- «vehículo de motor»: todo vehículo provisto de un dispositivo de propulsión que circule por carretera por sus propios medios, distinto de los que se desplazan permanentemente sobre carriles, y destinado normalmente al transporte de viajeros o de mercancías,
- «tractor»: todo vehículo provisto de un dispositivo de autopropulsión que circule por carretera, distinto de los que se desplazan permanentemente sobre carriles, y concebido especialmente para tirar de
- normal se podrá tomar en dos períodos, el primero de ellos de al menos tres horas ininterrumpidas y el segundo de al menos 9 horas ininterrumpidas,
- «período de descanso diario reducido»: cualquier período de descanso de al menos 9 horas, pero inferior a 11 horas;
- h) «período de descanso semanal»: el período semanal durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un «período de descanso semanal normal» o un «período de descanso semanal reducido»:
- «período de descanso semanal normal»: cualquier período de descanso de al menos 45 horas,
- «período de descanso semanal reducido»: cualquier período de descanso inferior a 45 horas que, sujeto a las condiciones establecidas en el artículo 8, apartado 6, se puede reducir hasta un mínimo de 24 horas consecutivas;
- i) «semana»: el período de tiempo comprendido entre las 00.00 del lunes y las 24.00 del domingo;
- j) «tiempo de conducción»: el tiempo que dura la actividad de conducción registrada:
- automática o semiautomáticamente por un aparato de control tal como se define en el anexo I y en el anexo IB del Reglamento (CEE) n° 3821/85, o

- manualmente de conformidad con el artículo 16, apartado 2, del Reglamento (CEE) n° 3821/85;
- k) «tiempo diario de conducción»: el tiempo acumulado total de conducción entre el final de un período de descanso diario y el principio del siguiente período de descanso diario o entre un período de descanso diario y un período de descanso semanal;
- l) «tiempo semanal de conducción»: el tiempo acumulado total de conducción durante una semana;
- m) «masa máxima autorizada»: la masa máxima admisible del vehículo dispuesto para la marcha, incluida la carga útil;
- n) «servicios regulares de viajeros»: los servicios nacionales e internacionales a los que se refiere el artículo 2 del Reglamento (CEE) n° 684/92 del Consejo, de 16 de marzo de 1992, por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses ⁽¹⁾;
- o) «conducción en equipo»: la situación en la que, durante cualquier período de conducción entre cualesquiera dos períodos consecutivos de descanso diario, o entre un período de descanso diario y un período de descanso semanal, haya al menos dos conductores en el vehículo que participen en la conducción. Durante la primera hora de conducción en equipo, la presencia de otro conductor o conductores es optativa, pero durante el período restante es obligatoria;
- p) «empresa de transporte»: cualquier persona física o jurídica, o cualquier asociación o grupo de personas sin personalidad jurídica, con o sin ánimo de lucro, o cualquier organismo oficial, tanto si tiene personalidad jurídica propia como si depende de una autoridad que tenga dicha personalidad, cuya actividad sea el transporte por carretera, que actúe por cuenta de otro o por cuenta propia;
- q) «período de conducción»: el tiempo de conducción acumulado desde el momento en que un conductor empieza a conducir tras un período de descanso o una pausa hasta que toma un período de descanso o una pausa. El período de conducción puede ser continuado o interrumpido.

«r) “transporte no comercial”: todo transporte por carretera, excepto el transporte por cuenta ajena o por cuenta propia, por el que no se reciba remuneración directa o indirecta alguna y que no genere, directa o indirectamente, ningún tipo de ingresos para el conductor del vehículo o terceros y que no esté vinculado a una actividad profesional o comercial.».

CAPÍTULO II

TRIPULACIÓN, TIEMPOS DE CONDUCCIÓN, PAUSAS Y PERÍODOS DE DESCANSO

Artículo 5

1. La edad mínima de los cobradores será de 18 años cumplidos.
2. La edad mínima de los ayudantes será de 18 años cumplidos. No obstante, cada Estado miembro podrá reducir

la edad mínima de los ayudantes a 16 años cumplidos siempre que:

- a) el transporte por carretera se efectúe dentro de un Estado miembro en un radio de acción de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación del vehículo, incluidos los términos municipales cuyo centro se encuentre en dicho radio;
- b) sea con fines de formación profesional, y
- c) se respeten los límites de las disposiciones nacionales en materia de empleo.

Artículo 6

1. El tiempo diario de conducción no será superior a nueve horas.

No obstante, el tiempo diario de conducción podrá ampliarse como máximo hasta 10 horas no más de dos veces durante la semana.

2. El tiempo de conducción semanal no superará las 56 horas y no implicará que se exceda el tiempo semanal de trabajo máximo, fijado en la Directiva 2002/15/CE.

3. El tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas no será superior a 90 horas.

4. Los tiempos diario y semanal de conducción incluirán todas las horas de conducción en el territorio comunitario o de un país tercero.

~~5. El conductor deberá registrar como «otro trabajo» cualquier período según se describe en el artículo 4, letra e), así como cualquier período en que conduzca un vehículo utilizado para operaciones comerciales que no entren dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, y deberá registrar cualesquiera otros períodos de «disponibilidad» según se define el artículo 15, apartado 3, letra c), del Reglamento (CEE) n° 3821/85, desde su último período de descanso diario o semanal. Este registro deberá introducirse manualmente en una hoja de registro o en una impresión o utilizando los recursos manuales de introducción de datos del equipo de registro.~~

«5. El conductor deberá registrar como “otro trabajo” cualquier período transcurrido tal como se describe en el artículo 4, letra e), así como cualquier período durante el que conduzca un vehículo utilizado para operaciones comerciales que no entren dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, y deberá registrar cualquier tiempo de disponibilidad tal como se define en el artículo 3, letra b), de la Directiva 2002/15/CE, de conformidad con el artículo 34, apartado 5, letra b), inciso iii), del Reglamento (UE) n. o 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo (*). Este registro deberá introducirse manualmente en una hoja de registro o en un documento impreso, o utilizando los dispositivos de entradas manuales de datos del aparato de control.

Artículo 7

Tras un período de conducción de cuatro horas y media, el conductor hará una pausa ininterrumpida de al menos 45 minutos, a menos que tome un período de descanso.

Podrá sustituirse dicha pausa por una pausa de al menos 15 minutos seguida de una pausa de al menos 30 minutos,

intercaladas en el período de conducción, de forma que se respeten las disposiciones del párrafo primero.

«Un conductor que participe en la conducción en equipo podrá hacer una pausa de cuarenta y cinco minutos en un vehículo conducido por otro conductor, a condición de que no se dedique a asistir a este último.»

Artículo 8

1. Los conductores deberán tomar períodos de descanso diarios y semanales.

2. Los conductores deberán haberse tomado un nuevo período de descanso diario en las 24 horas siguientes al final de su período de descanso diario o semanal anterior.

Si la parte del período de descanso diario efectuada en las mencionadas 24 horas es superior a 9 horas, pero inferior a 11, ese período de descanso se considerará un período de descanso diario reducido.

3. Un período de descanso diario podrá ampliarse para transformarse en un período de descanso semanal normal o reducido.

4. Los conductores no podrán tomarse más de tres períodos de descanso diario reducidos entre dos períodos de descanso semanales.

5. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, en caso de la conducción en equipo de un vehículo, los conductores deberán haberse tomado un nuevo período de descanso diario de al menos 9 horas en el espacio de 30 horas desde el final de su período de descanso diario o semanal anterior.

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

~~— dos períodos de descanso semanal normal, o~~

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

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

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

- a) dos períodos de descanso semanal normales, o
- b) un período de descanso semanal normal y un período de descanso semanal reducido de al menos 24 horas.

El período de descanso semanal comenzará antes de que hayan concluido seis períodos consecutivos de 24 horas desde el final del anterior período de descanso semanal.

No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, el conductor que se dedique al transporte internacional de mercancías podrá tomar dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos fuera del Estado miembro de establecimiento, siempre que, en cada cuatro semanas consecutivas, tome como mínimo cuatro períodos de descanso semanal, de los cuales al menos dos deberán ser períodos de descanso semanal normales.

A efectos del presente apartado, se considerará que un conductor se dedica al transporte internacional si inicia los dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos fuera del Estado miembro de establecimiento del empresario y fuera del lugar de residencia del conductor.»;

«6 bis. No obstante lo dispuesto en el apartado 6, un conductor que efectúe un único servicio discrecional de transporte internacional de pasajeros tal como se define en el Reglamento (CE) no 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado de los servicios de autocares y autobuses, podrá posponer el período de descanso semanal hasta 12 períodos consecutivos de 24 horas siguientes a un período de descanso semanal regular previo, siempre que: a) el servicio incluya 24 horas consecutivas como mínimo en un Estado miembro o en un tercer país al que se aplique el presente Reglamento distinto de aquel en que se ha iniciado el servicio; b) tras la aplicación de la excepción, el conductor se tome: i) dos períodos de descanso semanal regular, o ii) un período de descanso semanal regular y un período de descanso semanal reducido de al menos 24 horas; no obstante, la reducción se compensará con un período equivalente de descanso ininterrumpido antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana del período de excepción; c) a partir del 1 de enero de 2014, el vehículo esté equipado con aparatos de control de conformidad con los requisitos del anexo I B del Reglamento (CEE) no 3821/85, y d) a partir del 1 de enero de 2014 y de tener lugar la conducción que durante el período comprendido entre las 22:00 y las 6:00 horas, el vehículo cuente con varios conductores o se reduzca a tres horas el período de conducción a que hace referencia el artículo 7.

La Comisión vigilará de cerca el recurso a esta excepción, con el fin de garantizar que se preserve en condiciones muy estrictas la seguridad vial, en particular comprobando que el tiempo acumulado total de conducción durante el período cubierto por la excepción no sea excesivo. A más tardar el 4 de diciembre de 2012, la Comisión elaborará un informe en el que se evalúen las consecuencias de la excepción en materia de seguridad vial, así como los aspectos sociales. Si lo considera oportuno, la Comisión propondrá modificar en este sentido el presente Reglamento.

«6 ter. Cualquier reducción del período de descanso semanal se compensará con un período de descanso equivalente que deberá tomarse en una sola vez antes de que finalice la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.

Cuando se hayan tomado dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos con arreglo al párrafo tercero del apartado 6, el período de descanso semanal siguiente irá precedido de un período de descanso tomado como compensación de esos dos períodos de descanso semanal reducidos.»;

7. Los descansos tomados como compensación por un período de descanso semanal reducido deberán tomarse junto con otro período de descanso de al menos nueve horas.

~~8. Cuando el conductor elija hacerlo, los períodos de descanso diarios y los períodos de descanso semanales reducidos tomados fuera del centro de explotación de la~~

~~empresa podrán efectuarse en el vehículo siempre y cuando éste vaya adecuadamente equipado para el descanso de cada uno de los conductores y esté estacionado.~~

«8. No podrán tomarse en un vehículo los períodos de descanso semanal normal ni cualquier período de descanso semanal de más de 45 horas que se tome como compensación de períodos de descanso semanal reducidos previos. Deberán tomarse en un alojamiento apropiado y adaptado para ambos sexos que disponga de instalaciones para dormir y sanitarias adecuadas. Todos los gastos de alojamiento fuera del vehículo correrán a cargo del empresario.»;

«8 bis. La empresa de transporte organizará el trabajo de los conductores de tal manera que, en cada período de cuatro semanas consecutivas, estos puedan regresar al centro de operaciones del empresario en el que normalmente tiene su base el conductor y en el que empieza su período de descanso semanal, en el Estado miembro de establecimiento del empresario, o regresar al lugar de residencia de los conductores, para disfrutar al menos de un período de descanso semanal normal o de un período de descanso semanal de más de 45 horas tomado como compensación de un período de descanso semanal reducido.

No obstante, cuando el conductor haya tomado dos períodos consecutivos de descanso semanal reducido con arreglo al apartado 6, la empresa de transporte organizará el trabajo del conductor de tal modo que este pueda regresar antes del inicio del período de descanso semanal normal de más de 45 horas que tome como compensación.

La empresa documentará la manera en que da cumplimiento a esta obligación y conservará esta documentación en sus locales para presentarla a solicitud de las autoridades de control.»;

9. Un período de descanso semanal que incida en dos semanas podrá computarse en cualquiera de ellas, pero no en ambas.

«10. A más tardar el 21 de agosto de 2022, la Comisión evaluará si pueden adoptarse normas más adecuadas para los conductores que prestan servicios discretionales de transporte de viajeros, según la definición del artículo 2, punto 4, del Reglamento (CE) n. o 1073/2009, e informará de ello al Parlamento y al Consejo.».

Artículo 8 bis

1. La Comisión velará por que la información sobre las zonas de estacionamiento seguras y protegidas sea fácilmente accesible para los conductores dedicados al transporte por carretera de mercancías y viajeros. La Comisión publicará una lista de todas las zonas de estacionamiento que hayan sido certificadas, con el fin de facilitar información adecuada a los conductores sobre:

- detección y prevención de intrusiones,
- iluminación y visibilidad,
- punto de contacto y procedimientos de emergencia,
- instalaciones sanitarias adaptadas a ambos sexos,
- posibilidades de comprar comida y bebidas,
- conexiones que posibiliten la comunicación,
- fuente de alimentación.

La lista de dichas zonas de estacionamiento podrá consultarse en un sitio web oficial único que se actualizará periódicamente.

2. La Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 23 bis para establecer normas más detalladas sobre el nivel de servicio y de seguridad con respecto a los elementos enumerados en el apartado 1 y los procedimientos de certificación de las zonas de estacionamiento.

3. Todas las zonas de estacionamiento que hayan sido certificadas podrán indicar que están certificadas de conformidad con las normas y procedimientos de la Unión. De conformidad con el artículo 39, apartado 2, letra c), del Reglamento (UE) n. o 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (*), los Estados miembros deberán fomentar la creación de zonas de estacionamiento para los usuarios comerciales de la carretera.

4. A más tardar el 31 de diciembre de 2024, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la disponibilidad de instalaciones de descanso adecuadas para los conductores y de instalaciones de estacionamiento protegidas, así como sobre el acondicionamiento de zonas de estacionamiento seguras y protegidas que estén certificadas con arreglo a los actos delegados a que se refiere el apartado 2. Dicho informe podrá enumerar las medidas destinadas a aumentar el número y la calidad de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas.

Artículo 9

~~1. No obstante lo dispuesto en el artículo 8, el período de descanso diario normal de un conductor que acompañe un vehículo transportado por transbordador o tren podrá interrumpir este período de descanso dos veces como máximo para llevar a cabo otras actividades que no excedan en total de una hora. Durante el período de descanso diario normal, el conductor deberá tener acceso a una cama o litera.~~

«1. No obstante lo dispuesto en el artículo 8, el período de descanso diario normal o el período de descanso semanal reducido de un conductor que acompañe un vehículo transportado por transbordador o tren no se podrá interrumpir más de dos veces para llevar a cabo otras actividades que no excedan en total de una hora. Durante dicho período de descanso diario normal o de descanso semanal reducido, el conductor deberá tener acceso a una cabina para dormir, cama o litera que esté a su disposición. Con respecto a los períodos de descanso semanal normal, dicha excepción solo se aplicará a los viajes en transbordador o en tren si:

- a) la duración prevista del viaje es de por lo menos ocho horas, y
- b) el conductor tiene acceso a una cabina para dormir en el transbordador o en el tren.»;

~~2. Cualquier tiempo utilizado en viajar a un lugar para hacerse cargo de un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, o en volver de ese lugar, cuando el vehículo no se encuentre ni en el domicilio del conductor ni en el centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor, no se considerará como descanso o pausa excepto cuando el conductor se encuentre en un ferry o tren y tenga acceso a una litera.~~

«2. Cualquier tiempo utilizado en viajar a un lugar para hacerse cargo de un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, o en volver de ese

lugar, cuando el vehículo no se encuentre ni en el domicilio del conductor ni en el centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor, no se considerará como descanso o pausa excepto cuando el conductor se encuentre en un ferry o tren y tenga acceso a una cabina para dormir, cama o litera.».

3. Se considerará como «otro trabajo» el tiempo utilizado por un conductor en conducir un vehículo no comprendido en el ámbito de aplicación del presente Reglamento hasta o desde un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, cuando el vehículo no se encuentre ni en el domicilio del conductor ni en el centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor.

«Artículo 9 bis

A más tardar el 31 de diciembre de 2025, la Comisión elaborará y presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe en el que se evalúe el uso de los sistemas de conducción autónoma en los Estados miembros. Dicho informe se centrará en particular en el posible impacto de dichos sistemas en las normas sobre tiempos de conducción y de descanso. El informe irá acompañado, si procede, de una propuesta legislativa de modificación del presente Reglamento

CAPÍTULO III

RESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE

Artículo 10

~~1. Las empresas de transporte no remunerarán a los conductores asalariados o que estén a su servicio, incluso mediante concesión de primas o incrementos salariales, en función de las distancias recorridas o del volumen de las mercancías transportadas, si dichas remuneraciones fueran de tal naturaleza que pudiesen comprometer la seguridad en carretera y/o fomentar las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento.~~

«1. Las empresas de transporte no remunerarán a los conductores asalariados o que estén a su servicio, ni siquiera en forma de primas o incrementos salariales, en función de las distancias recorridas, la rapidez de la entrega y/o el volumen de las mercancías transportadas, si tal remuneración fuera susceptible de comprometer la seguridad en carretera y/o fomentase la infracción del presente Reglamento.».

2. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores mencionados en el apartado 1 de tal manera que éstos puedan respetar las disposiciones del Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo y del capítulo II del presente Reglamento. Las empresas de transporte darán al conductor las instrucciones adecuadas y realizarán además controles regulares para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento (CEE) n° 3821/85 y en el capítulo II del presente Reglamento.

3. Las empresas de transporte tendrán responsabilidad por las infracciones cometidas por los conductores de esas empresas, aun cuando tales infracciones se hayan cometido en el territorio de otro Estado miembro o de un tercer país.

Sin perjuicio del derecho de los Estados miembros de asignar plena responsabilidad a las empresas de transporte, los Estados miembros pueden condicionar esta responsabilidad a la infracción cometida por la empresa de los apartados 1 y 2.

Los Estados miembros podrán estudiar cualquier prueba que pueda demostrar que la empresa de transporte no puede considerarse razonablemente responsable de la infracción cometida.

4. Las empresas, los expedidores, transitarios, operadores turísticos, contratistas principales, subcontratistas y las agencias de colocación de conductores deberán garantizar que los horarios de transporte acordados contractualmente respetan el presente Reglamento.

5. a) Las empresas de transporte que utilicen vehículos dotados de aparatos de control con arreglo al anexo IB del Reglamento (CEE) n° 3821/85 y que entren dentro del campo de aplicación del presente Reglamento:

- i) garantizarán que todos los datos sean transferidos de la unidad instalada en el vehículo y de la tarjeta de conductor con la regularidad prevista en el Estado miembro y que los datos pertinentes sean transferidos con mayor frecuencia para permitir que todas las actividades realizadas por o para esa empresa sean transferidas,
- ii) garantizarán que todos los datos transferidos de la unidad instalada en el vehículo y de la tarjeta de conductor se conserven durante al menos doce meses después de su registro y que, en el caso de que así lo exija un inspector, tales datos sean accesibles directamente o a distancia, a partir de las instalaciones de la empresa.

b) A efectos del presente apartado, «transferencia» debe ser entendida conforme a la definición recogida en el anexo IB, capítulo I, letra s), del Reglamento (CEE) n° 3821/85.

c) El período máximo durante el cual los datos pertinentes deberán ser transferidos en los términos de la letra a) anterior, inciso i), deberá ser decidido por la Comisión de acuerdo con el procedimiento previsto en el artículo 24, apartado 2.

CAPÍTULO IV

EXCEPCIONES

Artículo 11

Un Estado miembro podrá prever pausas y períodos de descanso mínimos más largos o tiempos máximos de conducción más cortos que los fijados en los artículos 6 a 9 en caso de transporte por carretera efectuado íntegramente en su territorio. Los Estados miembros tendrán en cuenta al hacerlo los convenios colectivos o acuerdos pertinentes celebrados por los interlocutores sociales. No obstante, el presente Reglamento deberá seguir siendo aplicable a los conductores que participen en operaciones de transporte internacional

Artículo 12

Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera, y con objeto de llegar a un punto de parada adecuado, el conductor podrá apartarse de los artículos 6 a 9 en la medida necesaria para garantizar la seguridad de las personas, del vehículo o de su carga. El conductor deberá señalar

manualmente el motivo de la excepción en la hoja de registro del aparato de control o en una impresión del aparato de control o en el registro de servicio, a más tardar, al llegar al punto de parada adecuado.

«Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera, el conductor, en circunstancias excepcionales, podrá asimismo no observar lo dispuesto en el artículo 6, apartados 1 y 2, y el artículo 8, apartado 2, superando el tiempo de conducción diario y semanal en un máximo de una hora, para llegar al centro de operaciones del empresario o al lugar de residencia del conductor con el fin de disfrutar del período de descanso semanal.

En las mismas condiciones, el conductor podrá superar el tiempo de conducción diario y semanal en un máximo de dos horas, siempre que tome una pausa ininterrumpida de treinta minutos inmediatamente antes de la conducción adicional para llegar al centro de operaciones del empresario o al lugar de residencia del conductor con el fin de disfrutar de un período de descanso semanal normal.

El conductor deberá señalar el motivo de la excepción manualmente en la hoja de registro del aparato de control o en un documento impreso del aparato de control o en el registro de servicio, a más tardar al llegar a destino o al punto de parada adecuado.

Cualquier extensión del tiempo de conducción se compensará con un período de descanso equivalente, que se tomará en una sola vez junto con cualquier período de descanso, antes de que finalice la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.».

Artículo 13

1. Sin perjuicio de los objetivos establecidos en el artículo 1, cualquier Estado miembro podrá conceder excepciones a lo dispuesto en los artículos 5 a 9 y subordinar dichas excepciones a condiciones individuales en lo que se refiere a su territorio o, con la conformidad del Estado interesado, en lo que se refiere al territorio de otro Estado miembro, en relación con los transportes efectuados mediante:

- a) vehículos propiedad de las autoridades públicas, o alquilados sin conductor por éstas, utilizados para efectuar transportes por carretera que no compitan con transportistas profesionales;
- b) vehículos utilizados o alquilados sin conductor por empresas agrícolas, hortícolas, forestales, ganaderas o pesqueras para el transporte de mercancías dentro de un radio de hasta 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa en el marco de su propia actividad empresarial;
- c) los tractores agrícolas y los tractores forestales empleados en actividades agrícolas y forestales dentro de un radio de hasta 100 kilómetros del centro de explotación de la empresa que posee o arrienda el vehículo;
- d) vehículos o conjuntos de vehículos con una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utiliza-

— por proveedores del servicio universal en el sentido del artículo 2, punto 13, de la Directiva 97/67/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 1997, relativa a las normas comunes para el desarrollo del mercado interior de los servicios postales de la Comunidad y la mejora de la calidad del servicio ⁽¹⁾, para la entrega de envíos postales en el marco del servicio universal, o

— que transporten material, equipos o maquinaria para uso del conductor en el ejercicio de su profesión

Estos vehículos sólo serán utilizados dentro de un radio de ~~50 kilómetros~~ **alrededor 100 kms** del centro de explotación de la empresa, siempre que la conducción de vehículos no constituya la actividad principal del conductor;

~~e) vehículos que circulen exclusivamente en islas cuya superficie no supere los 2 300 kilómetros cuadrados y que no estén unidas al resto del territorio nacional por ningún puente, vado o túnel abierto a los vehículos de motor;~~

«e) vehículos que operen exclusivamente en islas o regiones aisladas del resto del territorio nacional con una superficie no superior a 2 300 kilómetros cuadrados y que no estén conectadas al resto del territorio nacional por un puente, vado o túnel abierto a los vehículos de motor, ni linden con ningún otro Estado miembro;»;

f) vehículos destinados al transporte de mercancías dentro de un radio de ~~50 kilómetros~~ **100 kms** alrededor del centro de explotación de la empresa y propulsados mediante gas natural o licuado o electricidad, cuya masa máxima autorizada, incluida la masa de los remolques o semirremolques, no sea superior a 7,5 toneladas;

g) vehículos destinados al aprendizaje de la conducción y al examen para la obtención del permiso de conducción o de un certificado de aptitud profesional, siempre que no se utilicen para el transporte de personas o mercancías con fines comerciales;

h) vehículos utilizados en el ámbito de los servicios de alcantarillado, de protección contra las inundaciones, de abastecimiento de agua y de mantenimiento de las redes de gas y de electricidad, de mantenimiento y control de carreteras, de recogida de basura a domicilio y de eliminación de residuos, servicios de telégrafos y teléfonos, de teledifusión y radiodifusión, de detección de receptores y transmisores de radio y televisión;

i) vehículos con entre 10 y 17 asientos utilizados exclusivamente para el transporte no comercial de viajeros;

j) vehículos especiales que transporten material de circo y atracciones de feria;

k) vehículos móviles de exposición especialmente equipados cuya finalidad principal sea su utilización con fines educativos cuando están estacionados;

l) vehículos utilizados para la recogida de leche en las granjas o que lleven a éstas recipientes de leche o productos lácteos destinados a la alimentación del ganado;

m) vehículos especializados de transporte de fondos u objetos de valor;

n) vehículos utilizados para el transporte de despojos o canales no destinados al consumo humano;

o) vehículos utilizados exclusivamente en vías comprendidas en instalaciones como puertos, terminales de transporte combinado y terminales ferroviarias;

p) 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 en un radio de hasta ~~50 kilómetros~~ **100 kms**.

«q) vehículos o conjuntos de vehículos que transporten maquinaria de construcción para una empresa de

construcción dentro de un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de operaciones de la empresa, siempre que la conducción de los vehículos no constituya la actividad principal del conductor;
r) vehículos usados para transportar hormigón preamasado.».

2. Los Estados miembros informarán a la Comisión de las excepciones establecidas en virtud del apartado 1 y ésta informará a los demás Estados miembros.

3. Sin perjuicio de los objetivos establecidos en el artículo 1 y siempre que se disponga una protección adecuada de los conductores, los Estados miembros podrán, previa aprobación de la Comisión, establecer en su territorio excepciones menores al presente Reglamento para los vehículos utilizados en zonas preestablecidas, con una densidad de población inferior a 5 personas por kilómetro cuadrado, en los casos siguientes:

— para los servicios nacionales regulares de transporte de viajeros cuyo horario esté confirmado por las autoridades (en cuyo caso sólo se permitirán excepciones referidas a las pausas), y

— para las operaciones de transporte por carretera nacional, por cuenta propia o ajena, que no tengan repercusión en el mercado único y sean necesarias para mantener determinados sectores de la industria en el territorio afectado y para las cuales las disposiciones derogatorias del presente Reglamento imponen un radio máximo de 100 kilómetros.

El transporte por carretera sujeto a estas excepciones puede incluir el trayecto a un área con densidad de población igual o superior a 5 personas por kilómetro cuadrado únicamente con el fin de concluir o iniciar un viaje. Todas estas medidas deberán de ser proporcionadas en su alcance y naturaleza.

Artículo 14

1. Sin perjuicio de los objetivos establecidos en el artículo 1, los Estados miembros, previa autorización de la Comisión, podrán establecer excepciones a lo dispuesto en los artículos 6 a 9 en lo que se refiere a los transportes efectuados en circunstancias excepcionales.

~~2. En casos de urgencia, los Estados miembros podrán establecer una excepción temporal que no exceda de treinta días y que se notificará inmediatamente a la Comisión.~~

«2. En casos de urgencia, los Estados miembros podrán conceder, en circunstancias excepcionales, una excepción temporal por un período no superior a 30 días, que será debidamente justificada e inmediatamente notificada a la Comisión. La Comisión publicará inmediatamente dicha información en un sitio web público.».

3. La Comisión informará a los demás Estados miembros de cualquier excepción establecida con arreglo al presente artículo.

Artículo 15

~~Los Estados miembros velarán por que los conductores de los vehículos a los que se refiere el artículo 3, letra e), estén sujetos a una normativa nacional que proporcione una protección adecuada por lo que respecta a los tiempos de conducción~~

~~permitidos y a las pausas y los períodos de descanso obligatorios.~~

«Artículo 15

Los Estados miembros velarán por que los conductores de los vehículos a los que se refiere el artículo 3, letra a), estén sujetos a una normativa nacional que proporcione una protección adecuada por lo que respecta a los tiempos de conducción permitidos y a las pausas y los períodos de descanso obligatorios. Los Estados miembros informarán a la Comisión acerca de la normativa nacional aplicable a esos conductores.».

CAPÍTULO V

PROCEDIMIENTOS DE CONTROL Y SANCIONES

Artículo 16

1. Cuando no se haya instalado el aparato de control de conformidad con el Reglamento (CEE) n° 3821/85, se aplicarán los apartados 2 y 3 del presente artículo a:

a) los servicios regulares nacionales de transporte de viajeros, y

b) los servicios regulares internacionales de transporte de viajeros de distancia no superior a 100 kilómetros cuyas terminales estén situadas a una distancia máxima de 50 kilómetros en línea recta de una frontera entre dos Estados miembros.

2. La empresa establecerá un horario y un registro de servicio en los que figuren, en relación con cada conductor, el nombre, el lugar en que está destinado y el horario establecido con antelación para varios períodos de conducción, otros trabajos, las pausas y la disponibilidad.

Cada conductor asignado a un servicio de los mencionados en el apartado 1 llevará un extracto del registro de servicio y una copia del horario de servicio.

3. El registro de servicio deberá:

~~a) contener todas las indicaciones mencionadas en el apartado 2 para un período que comprenda al menos los 28 días anteriores; dichas indicaciones se actualizarán a intervalos regulares cuya duración no superará un mes;~~

«a) contener todas las indicaciones mencionadas en el apartado 2 para un período mínimo que comprenda el día de control y los 56 días anteriores; dichas indicaciones se actualizarán a intervalos regulares cuya duración no superará un mes;».

b) estar firmado por el director de la empresa de transporte o por su representante;

c) conservarse en la empresa de transporte durante un año tras la expiración del período a que se refiera. La empresa de

transporte deberá facilitar un extracto del registro de servicio a los conductores interesados que lo soliciten, y

d) mostrarse o entregarse a cualquier inspector autorizado que lo solicite.

Artículo 17

1. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión, mediante el acta tipo prevista en la Decisión 93/173/CEE ⁽¹⁾, la información necesaria para que pueda redactar cada dos

2. Dicha información deberá ser comunicada a la Comisión a más tardar el 30 de septiembre del año siguiente a la expiración del período de dos años cubierto por el informe.

3. En el informe se indicará asimismo en qué medida se ha recurrido a las excepciones previstas en el artículo 13.

4. La Comisión remitirá el informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el plazo de los 13 meses siguientes al final del período de dos años mencionado.

Artículo 18

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para la aplicación del presente Reglamento.

Artículo 19

~~1. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento y del Reglamento (CEE) n° 3821/85 y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Dichas sanciones deberán ser eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias. Ninguna infracción del presente Reglamento y del Reglamento (CEE) n° 3821/85 será objeto de más de una sanción o procedimiento administrativo. Los Estados miembros notificarán a la Comisión estas medidas y las normas sobre sanciones antes de la fecha mencionada en el artículo 29, párrafo segundo. La Comisión informará a los Estados miembros en consecuencia.~~

«1. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento y del Reglamento (UE) n. o 165/2014 y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Dichas sanciones serán eficaces y proporcionadas a la gravedad de las infracciones, a tenor del anexo III de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (*), disuasorias y no discriminatorias. Ninguna infracción del presente Reglamento y del Reglamento (UE) n. o 165/2014 será objeto de más de una sanción o procedimiento administrativo. Los Estados miembros notificarán a la Comisión dichas normas y medidas, junto con el método y los criterios elegidos a nivel nacional para evaluar su proporcionalidad. Los Estados miembros notificarán sin demora toda modificación posterior que les afecte. La Comisión informará a los Estados miembros de esas normas y medidas, así como de cualquier modificación de las mismas. La Comisión velará por que esta información se publique en un sitio web público específico en todas las lenguas oficiales de la Unión, que contenga información detallada sobre dichas sanciones aplicables en los Estados miembros.

años un informe sobre la aplicación del presente Reglamento y del Reglamento (CEE) n° 3821/85 y sobre la evolución de la situación en los sectores correspondientes.

2. Los Estados miembros permitirán a las autoridades competentes aplicar sanciones a una empresa o a un conductor por infracciones contra el presente Reglamento descubiertas en su territorio y para las que todavía no se haya impuesto ninguna sanción, aun cuando tales infracciones se hayan cometido en el territorio de otro Estado miembro o de un tercer país.

Con carácter de excepción, cuando se descubra una infracción:

— que no se haya cometido en el territorio del Estado miembro afectado, y

— que haya sido cometida por una empresa establecida en otro Estado miembro o por un conductor cuyo centro de trabajo se encuentre en otro Estado miembro o en un tercer país,

en lugar de imponer una sanción, los Estados miembros podrán, hasta el 1 de enero de 2009, notificar las circunstancias de la infracción a la autoridad competente del Estado miembro o del tercer país en que esté establecida la empresa o en el que se encuentre el centro de trabajo del conductor.

3. Cuando los Estados miembros inicien procesos o procedimientos administrativos o apliquen sanciones por una infracción concreta, deberán proporcionar por escrito al conductor las debidas pruebas de la infracción.

4. Los Estados miembros garantizarán que estará en vigor un sistema de sanciones proporcionadas, que podrán incluir sanciones de carácter económico, por infracción del presente Reglamento o del Reglamento (CEE) n° 3821/85 por parte de empresas o expedidores, transitarios, operadores turísticos, contratistas principales, subcontratistas y agencias de colocación de conductores.

Artículo 20

1. El conductor conservará todas las pruebas que le haya suministrado el Estado miembro respecto a las sanciones impuestas o a la iniciación de procesos o procedimientos administrativos durante el tiempo necesario para que esa misma infracción del presente Reglamento no pueda ya dar lugar a un segundo proceso o procedimiento administrativo o a una segunda sanción de conformidad con las disposiciones del presente Reglamento.

2. El conductor presentará las pruebas a que se refiere el apartado 1 cuando le sean requeridas.

3. El conductor que trabaje al servicio de varias empresas de transporte deberá facilitar a cada una de ellas información

suficiente que le permita cumplir las disposiciones del capítulo II.

Artículo 21

Para enfrentarse a los casos en que un Estado miembro considere que ha existido una infracción del presente Reglamento, que por su carácter pueda claramente poner en peligro la seguridad en la carretera, se deberá habilitar a la autoridad competente pertinente para proceder a la inmovilización del vehículo hasta que se haya subsanado la causa de la infracción. Los Estados miembros podrán obligar al conductor a tomar el período diario de descanso. Asimismo, los Estados miembros, cuando sea preciso, podrán retirar, suspender o restringir la autorización de una empresa, si ésta está establecida en dicho Estado miembro, o retirar, suspender o restringir el permiso de conducción de un conductor. La Comisión, de conformidad con el artículo 24, apartado 2, elaborará directrices, a fin de fomentar una aplicación armonizada del presente artículo.

Artículo 22

~~1. Los Estados miembros se prestarán asistencia mutua a los fines de la aplicación del presente Reglamento y del control correspondiente~~

«1. Los Estados miembros cooperarán estrechamente entre sí y se prestarán asistencia mutua sin demoras injustificadas para facilitar la aplicación coherente del presente Reglamento y el control efectivo de su cumplimiento, de acuerdo con los requisitos establecidos en el artículo 8 de la Directiva 2006/22/CE.»;

2. Las autoridades competentes de los Estados miembros intercambiarán periódicamente toda la información disponible relativa a:

- a) las infracciones de las normas establecidas en el capítulo II cometidas por no residentes y cualquier sanción impuesta por causa de las mismas;
- b) las sanciones aplicadas por un Estado miembro a sus residentes por causa de infracciones de dicho tipo cometidas en otros Estados miembros.

«c) otra información específica, como la clasificación de riesgos de la empresa, que pueda tener consecuencias sobre el cumplimiento del presente Reglamento.»;

3. Los Estados miembros deberán enviar regularmente la información pertinente en relación con la interpretación y aplicación nacionales de las disposiciones del presente Reglamento a la Comisión, que pondrá esta información a disposición de los demás Estados miembros en soporte electrónico.

«3 bis. A efectos del intercambio de información en el marco del presente Reglamento, los Estados miembros utilizarán los organismos de enlace intracomunitario designados de conformidad con el artículo 7 de la Directiva 2006/22/CE.

3 ter. La cooperación y asistencia mutuas a nivel administrativo se prestarán gratuitamente.».

4. La Comisión apoyará el diálogo entre los Estados miembros sobre la interpretación y aplicación nacional del presente Reglamento mediante el Comité a que se refiere el artículo 24, apartado 1.

Artículo 23

La Comunidad entablará con los terceros países las negociaciones necesarias para la aplicación del presente Reglamento.

«Artículo 23 bis

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 8 bis se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 20 de agosto de 2020.

La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 8 bis podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación (*).

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 8 bis entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 24

1. La Comisión estará asistida por el Comité creado en virtud del artículo 18, apartado 1, del Reglamento (CEE) n° 3821/85.

~~2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 3 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.~~

«2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 4 del Reglamento (UE) n. o 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo (*).

2 bis. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n. o 182/2011.

3. El Comité aprobará su reglamento interno.

Artículo 25

1. A petición de un Estado miembro, o por iniciativa propia, la Comisión:

- a) examinará los casos específicos en que surjan diferencias en la aplicación y ejecución de las disposiciones del presente Reglamento y en particular lo relativo a los tiempos de conducción, pausas y períodos de descanso;
- b) clarificará las disposiciones del presente Reglamento con objeto de promover un enfoque común.

~~2. En los casos a que se refiere el apartado 1, la Comisión tomará una decisión sobre un enfoque recomendado de conformidad con el procedimiento recogido en el artículo 24, apartado 2. La Comisión comunicará su decisión al Parlamento Europeo, al Consejo y a los Estados miembros.~~

«2. En los casos a que se refiere el apartado 1, letra b), la Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan planteamientos comunes. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 24, apartado 2 bis.»ES 31.7.2020 Diario Oficial de la Unión Europea L 249/11

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 26

El Reglamento (CEE) n° 3821/85 queda modificado de la manera siguiente:

- 1) El artículo 2 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 2

A los efectos del presente Reglamento, serán de aplicación las definiciones que recoge el artículo 4 del Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n° 3821/85 y (CE) n° 2135/98 del Consejo (*).

(*) DO L 102 de 11.4.2006, p. 1»

- 2) El artículo 3, apartados 1, 2 y 3, se sustituye por el texto siguiente:

«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 3 del Reglamento (CE) n° 561/2006. Los vehículos contemplados en el artículo 16, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 561/2006 y los vehículos que estuvieran excluidos del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) n° 3820/85, pero que ya no lo están según el Reglamento (CE) n° 561/2006, tendrán hasta el 31 de diciembre de 2007 para dar cumplimiento a este requisito.

2. Los Estados miembros podrán eximir del cumplimiento del presente Reglamento a los vehículos a que se

refiere el artículo 13, apartados 1 y 3, del Reglamento (CE) n° 561/2006.

3. Previa autorización de la Comisión, los Estados miembros podrán eximir del cumplimiento del presente Reglamento a los vehículos utilizados para las operaciones de transporte a que se refiere el artículo 14 del Reglamento (CE) n° 561/2006.».

- 3) El artículo 14, apartado 2, se sustituye por el texto siguiente:

«2. La empresa conservará debidamente las hojas de registro y las impresiones, cuando se hayan realizado impresiones de conformidad con el artículo 15, apartado 1, en orden cronológico y en forma legible 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 empresas también entregarán a los conductores interesados que así lo soliciten copias de los datos transferidos de las tarjetas de conductor y las versiones impresas de dichas copias. Las hojas de registro, las impresiones y los datos transferidos deberán presentarse o entregarse a cualquier inspector autorizado que lo solicite.».

- 4) El artículo 15 se modifica como sigue:

— se añade un quinto párrafo al apartado 1:

«En caso de deterioro o mal funcionamiento de la tarjeta de conductor o en caso de que no obre en poder de éste, el conductor deberá:

- a) realizar una impresión, al inicio del viaje, de los detalles del vehículo que conduce, en la que incluirá:

- i) datos que permitan identificar al conductor (nombre y apellidos, tarjeta de conductor o número de permiso de conducción), su firma, y

- ii) los períodos a que se hace referencia en el apartado 3, segundo guión, letras a), b) y c);

b) realizar una impresión, al final del viaje, con los datos relativos a los períodos de tiempo registrados por el aparato de control, registrar todos los períodos de otros trabajos, disponibilidad y descanso transcurridos desde que se realizó la impresión al comienzo del viaje, cuando no estén registrados por el tacógrafo, e indicar en dicho documento datos que permitan identificar al conductor (nombre y apellidos, tarjeta de conductor o número de permiso de conducción), y la firma del conductor.»;


— el apartado 2, párrafo segundo, se sustituye por el siguiente texto:


«Cuando, como consecuencia de su alejamiento del vehículo, el conductor no pueda utilizar el aparato instalado en él, los períodos de tiempo a que se refiere el apartado 3, segundo guión, letras b), c) y d), deberán:

- a) cuando el vehículo esté equipado con un aparato de control de conformidad con el anexo I, consignarse de forma legible y sin manchar las hojas, a mano, automáticamente o por otros medios, o
- b) cuando el vehículo esté equipado con un aparato de control de conformidad con el anexo IB, consignarse en la tarjeta de conductor utilizando el dispositivo de introducción manual previsto en el aparato de control.

Cuando haya más de un conductor del vehículo equipado con el aparato de control de conformidad con el anexo IB, cada conductor se cerciorará de que su tarjeta de conductor está introducida en la ranura correcta del tacógrafo.»;

— el apartado 3, letras b) y c), se sustituye por el texto siguiente:

- «b) “otro trabajo”, definido como cualquier actividad que no sea conducir, según la definición del artículo 3, letra a), de la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera (*), así como todo trabajo para el mismo o para otro empresario del sector del transporte o de otro sector, y que tendrá que registrarse con el signo ;

- c) “disponibilidad”, tal como se encuentra definida en el artículo 3, letra b), de la Directiva 2002/15/CE, que tendrá que registrarse con el signo .

— el apartado 4 se suprime;

— el apartado 7 se sustituye por el texto siguiente:

«7. a) Cuando el conductor conduzca un vehículo dotado con aparato de control de conformidad con el anexo I, el conductor deberá estar en condiciones de presentar, siempre que lo solicite un inspector:

- i) las hojas de registro de la semana en curso y las utilizadas por el conductor en los 15 días anteriores,
- ii) la tarjeta de conductor si posee una, y
- iii) cualquier registro manual e impresión realizada durante la semana en curso y los 15 días anteriores conforme a lo dispuesto por el presente Reglamento y el Reglamento (CE) n° 561/2006.

No obstante, después del 1 de enero de 2008, los períodos a que se refieren los anteriores incisos i) y iii) abarcarán el día en curso y los 28 días anteriores;

- b) cuando el conductor conduzca un vehículo dotado con un aparato de control de conformidad

con el anexo IB, el conductor deberá estar en condiciones de presentar, siempre que lo solicite un inspector:

- i) la tarjeta de conductor si posee una,
- ii) cualquier registro manual e impresión realizada durante la semana en curso y los 15 días anteriores conforme a lo dispuesto por el presente Reglamento y el Reglamento (CE) n° 561/2006, y
- iii) las hojas de registro correspondientes al mismo período a que se refiere el párrafo anterior, durante el cual condujo un vehículo dotado con equipo de control de conformidad con el anexo I.

No obstante, después del 1 de enero de 2008, los períodos a que se refiere el anterior inciso ii) abarcarán el día en curso y los 28 días anteriores.

- c) Un inspector autorizado de control podrá verificar el cumplimiento del Reglamento (CE) n° 561/2006 mediante un análisis de las hojas de registro, de los datos mostrados o impresos registrados por el aparato de control o en la tarjeta de conductor o, a falta de lo anterior, al analizar cualquier otro documento acreditativo que justifique el incumplimiento de una disposición, como los previstos en el artículo 16, apartados 2 y 3.».

Artículo 27

El Reglamento (CE) n° 2135/98 se modifica como sigue:

- 1) El artículo 2, apartado 1, letra a), se sustituye por el siguiente texto:

«1. a) A partir del vigésimo día de la publicación del Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n° 3821/85 y (CE) n° 2135/98 del Consejo (*), los vehículos que se pongan en circulación por primera vez deberán estar equipados con un aparato de control conforme a los requisitos del anexo IB del Reglamento (CEE) n° 3821/85.

- 2) El artículo 2, apartado 2, se sustituye por el siguiente texto:

«2. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para poder expedir las tarjetas de conductor a más tardar a los veinte días de la publicación del Reglamento (CE) n° 561/2006.».

Artículo 28

Queda derogado el Reglamento (CEE) n° 3820/85 y sustituido por el presente Reglamento.

No obstante, el artículo 5, apartados 1, 2 y 4, del Reglamento (CEE) n° 3820/85 seguirá aplicándose hasta las fechas establecidas en el artículo 15, apartado 1, de la Directiva 2003/59/CE.

Artículo 29

El presente Reglamento entrará en vigor el 11 de abril de 2007, a excepción del artículo 10, apartado 5, del artículo 26, apartados 3 y 4, y del artículo 27, que entrarán en vigor el 1 de mayo de 2006.

COMENTARIOS A LOS CONSIDERANDOS DEL REGLAMENTO 1054/2020 RELACIONADOS CON LA REFORMA DEL REGLAMENTO 561/2006

Considerando lo siguiente:

(1) A fin de crear un sector del transporte por carretera seguro, eficiente y socialmente responsable que garantice la no discriminación y atraiga a trabajadores cualificados, es de vital importancia que haya condiciones de trabajo adecuadas para los conductores y condiciones comerciales justas para las empresas de transporte por carretera. Para facilitar ese proceso, es esencial que las normas sociales de la Unión aplicables al sector del transporte por carretera sean claras, proporcionadas y adecuadas al objetivo que se persigue, que sean fáciles de aplicar y de hacer cumplir y que se implementen de manera efectiva y coherente en toda la Unión.

(2) Tras evaluar la eficacia y la eficiencia de la aplicación de las normas sociales vigentes de la Unión en el sector del transporte por carretera, y en particular del Reglamento (CE) n. o 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, **se han detectado algunas deficiencias en la aplicación del marco jurídico. La existencia de normas poco claras sobre los períodos de descanso semanal, las instalaciones de descanso y las pausas en la conducción en equipo, así como la ausencia de normas sobre el regreso de los conductores a su domicilio, han dado lugar a interpretaciones y prácticas de control del cumplimiento divergentes en los Estados miembros.** Varios Estados miembros han adoptado recientemente medidas unilaterales que aumentan aún más la inseguridad jurídica y la desigualdad de trato de los conductores y operadores. Sin embargo, los tiempos máximos de conducción por día y por semana son eficaces para mejorar las condiciones sociales de los conductores y la seguridad vial en general. Son esfuerzos constantes para garantizar su cumplimiento.

(3) Para fomentar la seguridad vial, es importante animar a las empresas de transporte a que adopten una cultura de seguridad que se aplique a todos los niveles. En particular, para evitar infracciones de las normas de conducción y descanso, o que se ponga en peligro la seguridad vial, **no debe permitirse vincular la retribución basada en el rendimiento al tiempo necesario para el transporte de viajeros a su destino o para la entrega de mercancías.**

ARTÍCULO 10: Se refuerza la idea que el conductor no puede ser primado cuando se pone en riesgo la seguridad vial.

(4) La evaluación *ex post* del Reglamento (CE) n. o 561/2006 ha confirmado que el control incoherente e ineficaz del cumplimiento de las normas sociales de la Unión se debe principalmente a la falta de claridad de las normas, al uso ineficiente y desigual de los instrumentos de control y a la insuficiente cooperación administrativa entre los Estados miembros.

(5) Con vistas a una mayor claridad y coherencia, debe definirse la exención del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n. o 561/2006 para el uso no comercial de un vehículo.

ARTÍCULO 1 (ámbito de aplicación del Reglamento) “a” bis: A partir del 1 de julio de 2026, los tiempos de conducción y descanso serán de obligado cumplimiento para los conductores de vehículos de +2,5 tm de MMA que realicen transporte internacional de mercancías o de cabotaje.


ARTÍCULO 3 (exenciones generales al ámbito de aplicación para toda la UE) “a” bis: En el Reglamento 165/2014 se había introducido esta exención de manera generalizada y se había ampliado a 100 kms, si bien condicionada a que el vehículo **solamente se utilizara en ese radio de acción**. La nueva redacción del punto “a” bis del art 3, amplía la exención a **la entrega de mercancías producidas artesanalmente**. Así mismo, permite un uso del vehículo en radios de acción superiores a los 100 kms, dado que elimina la frase “vehículos que sólo se utilicen en un radio de acción de 100 kms” por “únicamente en un radio de acción de 100 kms”, afectando el adverbio “únicamente” al servicio realizado en ese momento y no al vehículo utilizado.

ARTÍCULO 3 (exenciones generales al ámbito de aplicación para toda la UE) “h” bis: La exención de este artículo preveía que la misma alcanzara al transporte “no comercial realizado en vehículos o sus conjuntos que no superen las 7,7 tm de MMA”. Al preverse, en el artículo 2, la inclusión en los tiempos de conducción y descanso de los conductores de vehículos cuya MMA, incluida la de los remolques, supere las 2,5 tm y que realicen transporte internacional o de cabotaje, sin distinguir el tipo de transporte realizado, automáticamente, a partir de julio de 2026, el transporte de carácter privado complementario realizado en esos ámbitos, también estaría incluido. Por lo tanto, las consecuencias de la inclusión del punto “h” bis son las siguientes:

- De manera generalizada, queda excluido del ámbito de aplicación del Reglamento 561/2006 **EL TRANSPORTE NO COMERCIAL DE MERCANCÍAS REALIZADO EN VEHÍCULOS O SUS CONJUNTOS CUANDO LA MMA DE LOS MISMOS NO SEA SUPERIOR A 7,5 TM.**
- El transporte privado complementario, cuando el vehículo sea conducido por una persona que no lo haga de “**manera profesional**”, estará exento de los tiempos de conducción y descanso **EN CUALQUIER ÁMBITO** cuando se realice en vehículos o sus conjuntos que **SUPEREN LAS 2,5 TM DE MMA, PERO NO SUPEREN LAS 3,5 TM DE MMA.**

ARTÍCULO 4 (definiciones) “r”: Las definiciones no sufren alteraciones, esto constituye un hecho relevante, dado que no hay que reinterpretar qué es lo que se entiende en cada concepto que se maneja en el reglamento. Se añade un punto nuevo “r” en el que se define que se considera transporte no comercial. **El total de conceptos que se definen es de 16.**

(6) La existencia de normas que sean claras, adecuadas, proporcionadas y se hagan cumplir de manera uniforme es también fundamental para alcanzar los objetivos estratégicos de mejorar las condiciones de trabajo de los conductores y, en particular, garantizar una competencia leal y no distorsionada entre los operadores y contribuir a la seguridad vial de todos los usuarios de la carretera.

ARTÍCULO 6.5 (obligaciones de registro de otras actividades por parte del conductor): La consideración de un tiempo como de “disponibilidad” pasa a referirse a lo previsto en la Directiva 2002/15/CE en vez de la referencia recogida en el artículo 15 del Reglamento 3821/1985. En el reglamento 3821/1985, se entendía como disponibilidad, entre otros conceptos, el tiempo de espera del conductor para recibir instrucciones con el **“objeto de emprender o reemprender la conducción o de realizar otros trabajos”**. Sin embargo, en la Directiva 2002/15/CE, se establece que, entre otros supuestos, la disponibilidad es un periodo **distinto al de pausa o descanso**. Dicho registro se deberá de realizar con el pictograma . Esta es una reforma que viene a poner claridad a la polémica que se suscita en el sector relativa a si un tiempo de “disponibilidad” puede servir a su vez para tomar una pausa entre periodos de conducción. La definición de “disponibilidad” como un tiempo diferente a la pausa o el descanso y la imposición de una “pausa” obligatoria antes de superar periodos de 4,5 horas de conducción, resulta clara, **que el conductor que se encuentre en situación de disponibilidad no estará realizando una pausa al tratarse de “un periodo distinto de los de pausa o descanso”**. Por otra parte, la obligación que se impone en el artículo 6.5 pasa a ser sin límite temporal, es decir, yo no se limita la misma a la realizado después de su último descanso diario o semanal.

(7) Los requisitos vigentes en materia de pausas resultan inadecuados y poco prácticos para los conductores en equipo. Por lo tanto, **conviene que el requisito de registrar las pausas se adapte a las características específicas de las operaciones de transporte realizadas por conductores que conduzcan en equipo**, sin poner en peligro la seguridad del conductor ni la seguridad vial.

ARTÍCULO 7 (pausas entre periodos de conducción): Se aclara que, en el caso de la conducción en equipo, el conductor que pasa a la situación de disponibilidad, podrá realizar la pausa aún cuando el vehículo esté siendo conducido por otro conductor, es decir, no se encuentre parado. Sería el único supuesto en el que un mismo tiempo tendría dos consideraciones diferentes.

(8) Los conductores que se dedican al transporte internacional de mercancías a larga distancia pasan largos períodos alejados de su domicilio. Los requisitos vigentes en materia de descanso semanal normal pueden prolongar innecesariamente dichos períodos. Es deseable, por tanto, **adaptar las disposiciones sobre el descanso semanal normal de modo que sea más fácil para los conductores realizar las operaciones de transporte internacional en cumplimiento con las normas y llegar a su domicilio para disfrutar de su período de descanso semanal normal**, y ser compensados íntegramente por todos los períodos de descanso semanal reducido. Dadas las diferencias entre el transporte de viajeros y el de mercancías, esta posibilidad no debe aplicarse a los conductores cuando se dedican al transporte de viajeros.

9) Toda flexibilidad en la programación de los períodos de descanso de los conductores debe ser transparente y previsible para el conductor y no debe perjudicar en modo alguno la seguridad vial al aumentar el nivel de fatiga de los conductores, ni deteriorar las condiciones de trabajo. Por lo tanto, esta flexibilidad no debe alterar el tiempo de trabajo actual del conductor o el tiempo máximo de conducción quincenal y debe someterse a normas más estrictas sobre compensación de los descansos reducidos.

(10) A fin de garantizar que no se abuse de esa flexibilidad, es esencial definir claramente su ámbito de aplicación y establecer también controles adecuados. Por lo tanto, dicho ámbito de aplicación debe limitarse a los conductores que pasan sus períodos de descanso semanal reducido durante el período de referencia fuera de los Estados miembros de la empresa y fuera del país del lugar de residencia del conductor. Esto puede comprobarse consultando los registros del tacógrafo tanto en carretera como en los locales de la empresa de transporte, ya que contienen la ubicación del principio y del final del período de descanso y la información relativa a los conductores individuales.

(11) Para garantizar un control eficaz del cumplimiento, es esencial que al realizar controles en carretera las autoridades competentes puedan constatar que se han respetado debidamente los tiempos de conducción y los períodos de descanso en el día del control y en los 56 días anteriores.

(12) Los rápidos avances tecnológicos están dando lugar a una progresiva automatización de sistemas de conducción que requieren una menor intervención o ninguna intervención directa por parte del conductor. Para hacer frente a estos cambios, puede ser necesario adaptar la legislación vigente, incluidas las normas sobre los tiempos de conducción y descanso, a fin de garantizar la seguridad vial y la igualdad de condiciones y de mejorar las condiciones de trabajo, al tiempo que se permite a la Unión ser pionera en nuevas tecnologías y prácticas innovadoras. Por consiguiente, la Comisión debe presentar un informe de evaluación del uso de los sistemas de conducción autónoma en los Estados miembros, incluidos los beneficios de las tecnologías de conducción autónoma. Ese informe debe ir acompañado, si procede, de una propuesta legislativa.

(13) Para fomentar el progreso social, conviene especificar el lugar en que pueden tomarse los períodos de descanso semanal, garantizando que los conductores disfruten de condiciones de descanso adecuadas. La calidad del alojamiento resulta de especial importancia durante los períodos de descanso semanal normal, que los conductores han de realizar fuera de la cabina del vehículo en un alojamiento adecuado, a cargo de la empresa de transporte en su condición de empresario. Para garantizar unas condiciones laborales adecuadas y la seguridad de los conductores, es conveniente aclarar el requisito de que se proporcione a los conductores un alojamiento de calidad y adaptado a ambos sexos para aquellos períodos de descanso semanal normal que tomen fuera del domicilio.

(14) Es necesario asimismo disponer que las empresas de transporte organicen el trabajo de los conductores de tal manera que los períodos fuera del domicilio no sean excesivamente largos y que los conductores puedan disfrutar de períodos de descanso largos en compensación por los períodos de descanso semanal reducidos. **La organización del regreso debe permitir que se llegue a un centro de operaciones de la empresa de transporte en su Estado miembro de establecimiento o el lugar de residencia del conductor, teniendo los conductores libertad para elegir en qué lugar pasar su período de descanso**. A fin de demostrar que la empresa de transporte cumple con sus obligaciones en relación con la organización del regreso periódico, la empresa de transporte ha de poder utilizar registros de tacógrafos, registros de servicio de los conductores u otra documentación. Dichas pruebas deben estar disponibles en los locales de la empresa de transporte, para presentarlas si así lo solicitan las autoridades de control.

(15) Mientras que los períodos de descanso semanal normales y los períodos de descanso más largos no pueden tomarse en el vehículo ni en una zona de estacionamiento, sino únicamente en un alojamiento adecuado, que puede ser adyacente a una zona de estacionamiento, es de suma importancia que los conductores puedan localizar zonas de estacionamiento seguras y protegidas que proporcionen niveles adecuados de seguridad e instalaciones adecuadas. La Comisión ya ha estudiado cómo fomentar el acondicionamiento de zonas de estacionamiento de buena calidad, incluidos los requisitos mínimos necesarios. Por tanto, la Comisión debe elaborar normas para la seguridad y protección de las zonas de estacionamiento. Dichas normas deben contribuir a promover zonas de estacionamiento de gran calidad. Las normas pueden revisarse para facilitar un mejor acceso a los combustibles alternativos, en consonancia con unas políticas que desarrollen dichas infraestructuras. También es importante que las zonas de estacionamiento se mantengan libres de hielo y nieve.

ARTICULO 8.6 y 8.6 ter (Reducción del descanso semanal y sus compensaciones en el transporte de mercancías.): El considerando 8, viene a decir que es necesario adaptar **las disposiciones sobre el descanso semanal normal de modo que los conductores que realizan transporte internacional tengan más fácil cumplir con las normas y llegar a su domicilio para efectuar el descanso semanal normal.** La norma resulta difícil de entender, por lo tanto, debe de ser descompuesta para su mejor comprensión: Posibilidad de las reducciones; compensación de las mismas.

1. **Posibilidad de las reducciones del descanso semanal, norma general:** En semanas consecutivas el conductor tiene que tener **al menos** un descanso semanal normal y uno reducido. Aunque de manera tradicional se ha tendido a explicar el descanso semanal diciendo que no se pueden hacer dos descansos semanales reducidos de manera consecutiva, esto no es así. Se podrán reducir de manera consecutiva dos descansos semanales a condición de que:
 - ✓ En dos semanas consecutivas haya **al menos uno normal y uno reducido.**
 - ✓ Se compensen con descanso equivalente tomado de una sola vez antes que finalice la tercera semana siguiente a la de la reducción.
 - ✓ Todas las semanas deben de contar, **al menos**, con un descanso semanal que se le pueda imputar.
 - ✓ A la vista de la redacción dada, sin perder de vista la norma que establece que un semanas consecutivas debe de haber, **al menos**, dos descansos semanales normales o uno normal y uno reducido, solamente se podría reducir el descanso semanal de manera consecutiva si al menos uno de ellos se inicia en el país de establecimiento de la empresa transportista.
2. **Posibilidad de reducciones en el transporte internacional:** A la luz de la redacción dada, para que un conductor pueda reducir de manera consecutiva su descanso semanal, **fuera del país de establecimiento de la empresa**, deben de darse las siguientes condiciones:
 - ✓ Debe de haber iniciado los dos descansos semanales reducidos consecutivos, **fuera del país de establecimiento de la empresa y fuera del lugar de residencia del conductor.**
 - ✓ En cuatro semanas consecutivas (hacia atrás y hacia adelante) el conductor debe de haber tomado, al menos, **cuatro descansos semanales, de los cuales, al menos dos, deben de ser normales.**
 - ✓ De acuerdo a lo establecido en el **punto 8** del presente artículo, se organice **la vuelta a casa**, bien al **centro de operaciones de la empresa en el país de establecimiento**, bien **al lugar de residencia del conductor**, para que el conductor pueda tomar un descanso semanal normal.
 - ✓ Antes del comienzo del siguiente descanso semanal, que necesariamente ha de ser normal, y de manera inmediatamente anterior, el conductor debe **de haber compensado las dos reducciones consecutivas.** Esto implica que antes del sexto periodo de 24 horas el conductor deberá de haber efectuado las compensaciones de las reducciones consecutivas, dado que el comienzo del descanso semanal deberá de efectuarse como muy tarde antes de transcurridos esos seis periodos de 24 horas.

Artículo 8.8 (lugares en donde no se podrá tomar el descanso semanal:

3. **Lugares en donde no se puede tomar el descanso semanal:**
 - ✓ No se pueden tomar en la cabina los descansos semanales normales ni aquellos de mas de 45 horas que se tomen para compensar las reducciones de los descansos semanales. Deben de tomarse en alojamientos apropiados, todos los gastos irán a cargo de la empresa.
 - ✓ No se pueden reducir de manera consecutiva los descansos semanales, fuera del país de establecimiento de la empresa o fuera del lugar de residencia del conductor, a no ser que en cuatro semanas consecutivas haya al menos cuatro descansos semanales de los cuales, al menos dos, deben de ser normales.
 - ✓ Cada cuatro semanas consecutivas, de no tratarse del supuesto de reducciones consecutivas del descanso semanal que entren en la definición de transporte internacional, el conductor debe de tomar **al menos un descanso semanal normal o uno de más de 45 horas** como consecuencia de una compensación, en el centro de operaciones de la empresa, en el país de establecimiento, o en el lugar de su residencia.
 - ✓ De haber reducido el conductor de manera consecutiva el descanso semanal, entrando las mismas en la definición de transporte internacional, el siguiente descanso semanal deberá de ser normal y tomado en base de la empresa o en el lugar de su residencia.

Artículo 8 bis (la vuelta a casa del conductor):

1. **Norma general:** Con independencia del ámbito en el que se realice el transporte, la empresa está obligada a organizar la vuelta del conductor a su centro de operaciones **en el país en que esté domiciliada o al lugar de residencia del conductor** para tomar un **descanso semanal normal o uno de mas de 45 horas** en el que se compense alguna reducción anterior.
2. **Norma para los conductores que entren en la definición de transporte internacional:** En este caso, la vuelta del conductor al centro de operaciones de la empresa en su país de establecimiento o a su lugar de residencia, debe de ser antes del inicio del siguiente descanso semanal, que debe de ser normal, con el fin, y de manera previa al mismo, de compensar las dos reducciones consecutivas del descanso semanal.

3. Es obligatorio documentar la vuelta a casa.

Nota: De acuerdo al considerando 14, es el conductor el que tiene la posibilidad de elegir el lugar en el que quieren tomar el descanso semanal.

Artículo 9 (Interrupciones a los descansos para viajar en tren o ferry)

1. Aún cuando de cumplan las condiciones generales de acceso a un lugar adecuado para dormir, no se puede interrumpir el descanso diario reducido. Esto quiere decir que la duración del descanso diario, en el caso de conductores que acompañen a un vehículo transportado en tren o ferry, sumados los periodos anteriores o posteriores al embarque y desembarque, deben de ser, para el descanso diario, de al menos 11 horas, o de 3+9.
2. El descanso semanal reducido no se considerará interrumpido por el hecho de hacerlo para acceder a un ferry o tren o descender de esos medios.
3. El descanso semanal normal no se considerará interrumpido por el hecho de acceder a un ferry o tren o descender de esos medios, si la duración del trayecto en ferry o tren es de al menos 8 horas.
4. Para todos los supuestos descritos deben de respetarse las siguientes condiciones:
 - ✓ Las interrupciones de los mencionados descansos no pueden ser más que dos.
 - ✓ La suma de las dos interrupciones no puede ser superior a una hora.
 - ✓ Durante el trayecto en el medio que se trate, debe de tenerse acceso, para el caso del descanso diario y del semanal reducido a: **Cabina, cama o litera.**
 - ✓ Durante el trayecto en el medio que se trate, debe de tenerse acceso, para el caso del descanso semanal normal a **una cabina.**

(16) Las zonas de estacionamiento seguras y protegidas deben someterse a procedimientos de auditoría que les permitan obtener una certificación de conformidad con las normas de la Unión. Tales procedimientos de auditoría deben garantizar asimismo que las zonas de estacionamiento siguen cumpliendo dichas normas. Así pues, la Comisión debe encargarse de preparar un procedimiento de certificación para el acondicionamiento de zonas de estacionamiento seguras y protegidas en la Unión.

(17) En aras de la seguridad vial y el control del cumplimiento, todos los conductores deben tener pleno conocimiento de las normas sobre conducción y períodos de descanso y de los peligros de la fatiga. A este respecto, es importante disponer de información de fácil acceso sobre las instalaciones de descanso disponibles. Por consiguiente, la Comisión debe facilitar información sobre las zonas de estacionamiento seguras y protegidas a través de un sitio web de uso fácil. Esta información debe mantenerse actualizada.

(18) A fin de garantizar la seguridad y la protección permanentes de las zonas de estacionamiento, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta al establecimiento de normas respecto del nivel de servicio en zonas de estacionamiento seguras y protegidas, así como procedimientos para la certificación de la seguridad y la protección de las zonas de estacionamiento. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación (5). En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

(19) Las orientaciones sobre la RTE-T revisadas, establecidas por el Reglamento (UE) n. o 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (6), prevén el acondicionamiento de zonas de estacionamiento en las autopistas aproximadamente cada 100 km para que los usuarios comerciales de la carretera dispongan de zonas de estacionamiento que cuenten con un nivel adecuado de seguridad y protección. Con el fin de acelerar y promover la construcción de infraestructuras de estacionamiento adecuadas, es importante que haya suficientes oportunidades de cofinanciación por parte de la Unión, de conformidad con los actos jurídicos actuales y futuros de la Unión que establezcan las condiciones de dicha ayuda financiera.

(20) Muchas operaciones de transporte por carretera dentro de la Unión comprenden una parte del viaje en transbordador o por ferrocarril. Por consiguiente, deben establecerse disposiciones claras y apropiadas relativas a los períodos de descanso y a las pausas en relación con esas operaciones.

(21) En ocasiones, **los conductores se enfrentan a circunstancias imprevisibles** que hacen imposible llegar a un destino deseado para tomar los períodos de descanso semanal sin infringir las normas de la Unión. Es deseable facilitar a los conductores que hagan frente a esas circunstancias y permitirles que lleguen a su destino para tomar un período de descanso semanal. Estas circunstancias excepcionales **son circunstancias repentinas que resultan inevitables y no se pueden prever**, y en las que de forma inesperada se vuelve imposible aplicar la totalidad de las disposiciones del Reglamento durante un breve período de tiempo. Por lo tanto, **tales circunstancias no pueden invocarse de manera sistemática** para evitar el cumplimiento del presente Reglamento. Para garantizar un correcto control del cumplimiento, el conductor debe documentar las circunstancias excepcionales que den lugar a la no observancia de las normas. Además, deben tomarse medidas a fin de garantizar que el tiempo de conducción no sea excesivo.

Artículo 12 (excepciones al cumplimiento del Reglamento): Se prevén tres supuestos en los que **se podría, de cumplirse los presupuestos establecidos**, dejar de cumplir la totalidad o una parte de los arts 6 a 9. A modo de recordatorio, en los mencionados artículos se regula:

- Art 6: Conducción.
- Art 7: Pausas entre periodos de conducción.
- Art 8: Descansos.

1. **Con el objeto de llegar a un punto de parada adecuado con el fin de garantizar la seguridad de las personas, vehículo o carga:** En este caso, siempre que no se comprometa la seguridad en carretera, el conductor puede apartarse del cumplimiento de los arts. 6,7 y 8.
2. **Para llegar al centro de operaciones de la empresa o el lugar de residencia del conductor para hacer un descanso semanal en circunstancias excepcionales, siempre que no se comprometa la seguridad en carretera:** el conductor podría aumentar en una hora la conducción diaria o semanal en una hora y así mismo reducir el descanso diario.
3. **Para llegar al centro de operaciones de la empresa o el lugar de residencia del conductor para hacer un descanso semanal normal, en circunstancias excepcionales, siempre que no se comprometa la seguridad en carretera y se tome de manera previa una pausa ininterrumpida de 30 mns:** El conductor podrá superar el tiempo de conducción diaria o semanal en dos horas.
4. **Las condiciones para poder aplicar las excepciones con el fin de llegar al centro de operaciones de la empresa o el lugar de residencia del conductor son:**
 - ✓ Que sea una circunstancia excepcional, repentina, inevitable e imprevisible.
 - ✓ Que no sea un recurso al que se recurra de manera sistemática.
 - ✓ Que se anote el motivo de la excepción mediante una impresión o anotación manual.
 - ✓ Que se compensen los excesos de conducción con descanso equivalente antes de la tercera semana siguiente a la que se trate.

Comentario: Va a resultar tremendamente complicado que los conductores se puedan acoger a estas excepciones.

(22) Para reducir y evitar prácticas divergentes de control del cumplimiento, así como para mejorar la eficacia y la eficiencia del control del cumplimiento transfronterizo, es fundamental establecer normas claras sobre la cooperación administrativa periódica entre los Estados miembros.

(23) Los Estados miembros deben adoptar todas las medidas necesarias para garantizar la aplicación del régimen nacional de sanciones aplicable a las infracciones del Reglamento (CE) n. o 561/2006 y el Reglamento (UE) n. o 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo (7) de manera efectiva, proporcionada y disuasoria. Es importante garantizar que los profesionales puedan acceder fácilmente a la información sobre las sanciones aplicables en cada Estado miembro. La Autoridad Laboral Europea, establecida por el Reglamento (UE) 2019/1149 del Parlamento Europeo y del Consejo (8), podría facilitar dicho acceso, poniendo dicha información a disposición a través del sitio web único de la Unión establecido por el Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo (9), el cual funciona como un portal único de acceso a las fuentes y servicios de información, a escala nacional y de la Unión, en todas las lenguas oficiales de la Unión.

(24) A fin de garantizar unas condiciones uniformes de ejecución del Reglamento (CE) n. o 561/2006, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución con objeto de aclarar algunas de las disposiciones de dicho Reglamento y de establecer enfoques comunes sobre su aplicación y el control de su cumplimiento. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n. o 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo (10).

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

J. BORRELL FONTELLES
