



Trace 2

Aplicación eficaz y armonizada del Paquete de Movilidad 1

REPARADO POR: CORTE, ETF, IRU y SQUARIS Consultores



Versión final
MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921
MOVE/2021/OP/0006

**POR LA
COMISIÓN EUROPEA**

Dirección General de Movilidad y Transportes
Dirección C - Suelo
Unidad C.1 - Transporte por carretera
1049 Bruselas
Correo electrónico: Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu

DESCARGO DE RESPONSABILIDAD - Este documento es una nota orientativa y las recomendaciones aquí incluidas no son vinculantes. Ha sido elaborado por los autores en virtud del Contrato núm: MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921 (MOVE/2021/OP/0006) con la Unión Europea. Las opiniones expresadas son únicamente las del contratista y no representan la posición oficial de la autoridad contratante.

La versión original en inglés de este documento ha sido traducida a su idioma mediante un programa informático. No se trata de una traducción oficial. En caso de incoherencia, prevalecerá la versión original en inglés del documento.

Documento de orientación para la aplicación de TRACE 2 sobre el Reglamento (CE) nº 561/2006 - Tiempos de conducción y descanso



Contenido

1.	1. Objeto y ámbito de aplicación.....	3
2.	Normas sobre las horas de conducción	5
2.1	Introducción.....	5
2.1.1	Tratado AETR.....	6
2.1.2	Acuerdo de comercio y cooperación (ACC).....	7
2.1.3	Sanciones y prohibiciones	7
2.1.4	Controles en carretera	7
2.1.5	Compromiso con los conductores	8
2.1.5.1	Comunicación	8
2.1.5.2	Producción de información/pruebas	8
2.1.5.3	Actitud.....	8
2.1.6	Estructura del documento	9
2.2	Reglamento (CE) 561/2006	9
2.2.1	Artículo 1.....	9
2.2.1.1	Texto	9
2.2.1.2	Infracciones.....	10
2.2.1.3	Control en carretera.....	10
2.2.2	Artículo 2.....	10
2.2.2.1	Artículo. 2.1	10
2.2.2.1.1	Texto.....	10
2.2.2.1.2	Infracciones	10
2.2.2.1.3	Control en carretera	10
2.2.2.2	Art. 2.2.....	13
2.2.2.2.1	Texto.....	13
2.2.2.2.2	Infracciones	13
2.2.2.2.3	Control en carretera	13
2.2.2.3	Art. 2.3.....	14
2.2.2.3.1	Texto.....	14
2.2.2.3.2	Infracciones	15
2.2.2.3.3	Control en carretera	15
2.2.3	Artículo 3.....	21
2.2.3.1	Texto	21
2.2.3.2	Infracciones.....	22
2.2.3.3	Control en carretera.....	22
2.2.4	Artículo 4.....	27
2.2.4.1	Texto	27
2.2.4.2	Infracciones.....	29
2.2.4.3	Control en carretera.....	29
2.2.5	Artículo 5.....	32
2.2.5.1	Texto	32
2.2.5.2	Infracciones.....	32
2.2.5.3	Control en carretera.....	32
2.2.6	Artículo 6.....	33
2.2.6.1	Texto	33
2.2.6.2	Infracciones.....	34
2.2.6.3	Control en carretera.....	34
2.2.7	Artículo 7.....	38
2.2.7.1	Texto	38








2.2.7.2	Infracciones	39
2.2.7.3	Control en carretera	39
2.2.8	Artículo 8	42
2.2.8.1	Texto	42
2.2.8.2	Infracciones	45
2.2.8.3	Control en carretera	45
2.2.8.4	Regla de los 12 días	60
2.2.8.5	Interrupciones de emergencia de los períodos de descanso	61
2.2.9	Artículo 9	61
2.2.9.1	Texto	61
2.2.9.2	Infracciones	62
2.2.9.3	Control en carretera	62
2.2.10	Artículo 10	66
2.2.10.1	Texto	66
2.2.10.2	Infracciones	67
2.2.10.3	Control en carretera	67
2.2.11	Artículo 11	67
2.2.11.1	Texto	68
2.2.11.2	Infracciones	68
2.2.11.3	Control en carretera	68
2.2.12	Artículo 12	68
2.2.12.1	Texto	68
2.2.12.2	Infracciones	69
2.2.12.3	Condiciones de salida de los artículos 6 a 9 para llegar a un punto de parada adecuado: 69	
2.2.12.4	Condiciones de salida de los apartados 1 y 2 del artículo 6 y del apartado 2 del artículo 8 para llegar al centro operativo o al lugar de residencia:	69
2.2.12.5	Control en carretera	69
2.2.13	Artículo 13	72
2.2.13.1	Texto	72
2.2.13.2	Infracciones	74
2.2.13.3	Control en carretera	74
2.2.14	Artículo 14	75
2.2.14.1	Texto	75
2.2.14.2	Infracciones	75
2.2.14.3	Control en carretera	75
2.2.15	Artículo 15	76
2.2.15.1	Texto	76
2.2.15.2	Infracciones	76
2.2.15.3	Control en carretera	76
2.2.16	Artículo 16	76
2.2.16.1	Texto	77
2.2.17	Artículo 17	77
2.2.18	Artículo 18	77
2.2.19	Artículo 19	77
2.2.19.1	Texto	77
2.2.19.2	Infracciones	78
2.2.19.3	Control en carretera	78
2.2.20	Artículo 20	79
2.2.20.1	Texto	79

2.2.20.2	Infracciones	79
2.2.20.3	Control en carretera.....	79
2.2.21	Artículo 21	79
2.2.21.1	Texto	79
2.2.21.2	Infracciones	79
2.2.21.3	Control en carretera.....	79
Anexo 1 -	Notas orientativas de la Comisión Europea	81
Nota orientativa 1	.....	81
Nota orientativa 2	.....	82
Nota orientativa 3	.....	82
Nota orientativa 4	.....	83
Nota orientativa 5	.....	84
Nota orientativa 6	.....	84
Nota orientativa 7	.....	85
Anexo 2 -	Notas aclaratorias de la Comisión Europea.....	88
Aclaración de la Comisión 1	.....	88
Aclaración de la Comisión 2	.....	88
Aclaración de la Comisión 3	.....	89
Aclaración de la Comisión 4	.....	89
Aclaración de la Comisión 5	.....	90
Aclaración de la Comisión 6	.....	90
Aclaración de la Comisión 7	.....	91
Anexo 3 -	Sinopsis del Reglamento (CE) nº 561/2006.....	93
Anexo 4 -	Formulario de certificación de actividades de la UE.	95
Anexo 5 -	Formulario de certificación de actividades del AETR	96
Anexo 6 -	Formulario de control en carretera	97
Fuentes	.....	99

Abreviaturas y siglas

AETR	Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera
CORTE	Confederación de Organizaciones de Control del Transporte por Carretera
TJCE	Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas
ECR	Euro Contrôle Route
ETF	Federación Europea de Trabajadores del Transporte
UE	Unión Europea
IRU	Unión Internacional de Transportes por Carretera
POA	Periodo de disponibilidad
ROADPOL	Red Europea de Vigilancia de Carreteras
TCA	Acuerdo de comercio y cooperación UE-Reino Unido
REINO UNIDO	Reino Unido

Guía para los gráficos

"VIAJE"	En los ejemplos siguientes, el término "viaje" se refiere a una única operación de transporte por carretera.
	<p>Mapa con colores que indican los distintos países y sus especificidades.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Amarillo para los Estados miembros de la UE, • Verde para los países del EEE, • Rosa para los países AETR, • Blue for UK (firmante del TCA), y • Rojo para casos especiales, como Suiza (signataria del AETR, no es Estado miembro de la UE, pero se adhiere al Reglamento (CE) nº 561/2006).
	Flecha que indica un trayecto regulado por el Reg. (CE) nº 561/2006
	Flecha que indica un trayecto regido por el AETR
	Flecha que indica un trayecto regido por el TCA
	Flecha que indica un viaje desde un país 3 rd no incluido en ninguna de las categorías mencionadas anteriormente.
	Icono que indica el país en el que está registrada la empresa de transporte
	Icono que indica la descarga durante el mismo trayecto. En caso de que las flechas no tengan este icono entre ellas, significa que no se trata del mismo trayecto, sino de uno nuevo, y por lo tanto las normas aplicables pueden cambiar.



Icono que indica dónde se produce el control en carretera.

1. Objeto y ámbito de aplicación

El objetivo de este documento es presentar una explicación simplificada y consensuada de [Reglamento \(CE\) n.º 561/2006](#)¹ en el contexto de los controles en carretera especificados por [la Directiva 2006/22/CE](#)² y adaptados por el [Paquete de Movilidad 1](#)³. Cuando es necesario, también hace referencia a otros reglamentos relacionados, como [el Reglamento \(UE\) n.º 165/2014](#)⁴, el anexo IB del [Reglamento \(CEE\) n.º 3821/85](#) del Consejo⁵ y el [anexo IC anejo al Reglamento de Ejecución \(UE\) 2016/799](#) de la Comisión⁶. No obstante, las implicaciones de los cambios del Paquete de Movilidad 1 en el Reglamento (UE) n.º 165/2014 se presentan en un documento aparte.

El documento también considera algunas interacciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006 con el [Acuerdo de Comercio y Cooperación UE-Reino Unido](#)⁷ y el [AETR](#)⁸. Además, se han debatido las implicaciones de algunos de los casos judiciales recientes y se han incluido en el documento algunos aspectos relevantes para los controles de las empresas.

Este documento se basa en una acción previa llamada "TRACE" que fue financiada por la Comisión Europea para crear una guía de aplicación armonizada relacionada con las leyes sobre tiempos de conducción/descanso aplicables en ese momento. Tras la adopción del Paquete de Movilidad 1 en 2020, la Comisión Europea financió una acción de seguimiento denominada TRACE 2 para revisar y actualizar el contenido de los documentos elaborados en el marco de TRACE. TRACE 2 fue preparado por la Confederación de Organizaciones para la Aplicación del Transporte por Carretera (CORTE) en colaboración con la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU), la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) y Squaris Consultants. Otras organizaciones de control del transporte por carretera, como ROADPOL y Euro Control Route (ECR), también apoyaron la iniciativa.

Para desarrollar TRACE 2, se creó un grupo de trabajo formado por expertos en el ámbito de la aplicación de la normativa. Además, las deliberaciones de este grupo de trabajo se compartieron sistemáticamente con la comunidad del transporte por carretera en general, incluidos los miembros de CORTE, IRU y ETF, así como con la Comisión Europea y sus grupos de expertos. El objetivo de este ejercicio era recoger una amplia retroalimentación y generar un consenso sobre un enfoque armonizado de la aplicación de la legislación pertinente en materia de transporte por carretera.

El grupo de trabajo ha tenido en cuenta todos los comentarios recibidos y, en la medida de lo posible, los ha incorporado al documento. Aunque el documento no es vinculante, refleja opiniones ampliamente compartidas y aceptadas en la comunidad del transporte por carretera.

Las explicaciones que se ofrecen en este documento se basan en las prácticas de aplicación no contenciosa utilizadas por los responsables de la aplicación en toda la UE. En los casos en que las consultas con las autoridades indicaron diferencias en las prácticas, se utilizaron como base

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:32006R0561>

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32006L0022>

³ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i_en

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32014R0165>

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:31985R3821>

⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02016R0799-20200226>

⁷ [Acuerdo de comercio y cooperación UE-Reino Unido](#)

⁸ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A21978A0408%2801%29>

para las explicaciones las notas disponibles, las aclaraciones, las preguntas y respuestas de la Comisión Europea y las sentencias del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (TJCE).

Las explicaciones contenidas en este documento se difundirán ampliamente y también se utilizarán para crear distintos materiales de formación en forma de presentaciones en power point, notas orientativas, infográficos, etc. Los materiales de formación se utilizarán para formar a los agentes de control (tanto a los recién llegados como a los agentes experimentados) que tienen la responsabilidad última de analizar y detectar las infracciones, independientemente de la ayuda que les puedan prestar los programas informáticos y las herramientas.

El contenido de este documento se basa en la información más actualizada disponible en el momento de ejecutar el proyecto y cualquier valor futuro dependerá de las actualizaciones del contenido para reflejar las decisiones judiciales, las interpretaciones jurídicas y las modificaciones cuando se produzcan.

Este documento de orientación no es jurídicamente vinculante. Cabe señalar que sólo el Tribunal de Justicia de la Unión Europea es competente para interpretar con autoridad el Derecho de la Unión.

2. Normas sobre las horas de conducción

2.1 Introducción

Las normas sobre las horas de conducción y el tacógrafo de los conductores se introdujeron a escala comunitaria con la adopción del Reglamento (CEE) 543/69 del Consejo⁹ el 25 de marzo de 1969. Este Reglamento introdujo:

- Límites de edad mínima para conductores, acompañantes y cobradores
- Límites del tiempo de conducción continuo y diario
- Duración mínima y otras condiciones de las pausas y los descansos diarios y semanales
- La obligación de registrar la actividad y el fomento del uso del registro automatizado.

El objetivo del Reglamento era mejorar las condiciones sociales de los agentes del sector del transporte por carretera, aumentar la seguridad vial y resolver los problemas de competencia en el transporte por carretera, ferrocarril y vías navegables interiores.

El Reglamento (CEE) 3820/85¹⁰ fue adoptado el 20 de diciembre de 1985 y derogó el Reglamento (CEE) 543/69, siendo a su vez derogado por el Reglamento (CE) n° 561/2006 el 11 de abril de 2006. La última modificación del Reglamento (CE) n° 561/2006¹¹ fue introducida por el Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020.

A partir de hoy, sólo es aplicable **el Reglamento (CE) n° 561/2006**, modificado en último lugar por el Reglamento (UE) 2020/1054. Los reglamentos derogados indicados anteriormente no son aplicables.

El Reglamento (CE) n° 561/2006 se complementa con la Directiva 2002/15/CE¹² relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera, que contiene normas que también son pertinentes para los tiempos de conducción y descanso de los conductores. De conformidad con su artículo 2, apartado 1, esta Directiva se aplica a los trabajadores móviles empleados por empresas establecidas en un Estado miembro que participen en actividades de transporte por carretera cubiertas por el Reglamento (CE) n° 561/2006. Puede haber situaciones en las que las normas que regulan el tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera en un Estado miembro

⁹ REGLAMENTO (CEE) N° 543/69 del Consejo de 25th de marzo de 1969 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.

¹⁰ REGLAMENTO (CEE) N° 3820/85 DEL CONSEJO de 20th de diciembre de 1985 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.

¹¹ 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 (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

¹¹ 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 (DO L 80 de 23.3.2002, p. 35).

¹² 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 (DO L 80 de 23.3.2002, p. 35).

difieran de las de otro. En tales situaciones, las normas nacionales específicas sólo pueden ser aplicadas a los conductores nacionales por sus autoridades nacionales.

También hay que tener en cuenta que el Reglamento (UE) n.º 165/2014¹³ establece los requisitos sobre la instalación y el uso de tacógrafos en los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 561/2006. Se han elaborado orientaciones separadas sobre el Reglamento (UE) n.º 165/2014.

Nota: El artículo 47 del Reglamento (UE) n.º 165/2014 deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85. No obstante, el anexo 1B del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 (que establece los requisitos técnicos de la generación 1 del tacógrafo digital) sigue aplicándose en virtud del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión.

Directiva 2006/22/CE¹⁴ establece niveles mínimos de controles en carretera y controles en las instalaciones de las empresas de transporte para verificar el cumplimiento de las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006, del Reglamento (UE) n.º 165/2014 y de la Directiva 2002/15/CE.

2.1.1 Tratado AETR

El AETR es el Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR). Es aplicable a operaciones de transporte y trayectos específicos.

Dependiendo de la naturaleza de un viaje vehículo/conductor, el AETR puede aplicarse o no.

El AETR y el Reglamento (CE) n.º 561/2006 se alinearon estrechamente el 26 de septiembre de 2010. Pero el AETR no se ha actualizado tras la introducción del Reglamento (UE) n.º 165/2014 y del Paquete de Movilidad 1. Por lo tanto, ahora hay diferencias entre las normas del AETR y la legislación de la UE.

Por lo tanto, para los agentes de control es importante identificar correctamente la naturaleza de un viaje de vehículo/conductor, teniendo en cuenta diversos factores, antes de decidir qué instrumento jurídico se aplica. Los agentes de control tendrán que identificar correctamente la normativa y la infracción o infracciones cuando se descubran infracciones, con el fin de satisfacer los requisitos legales, ya que de lo contrario podrían prosperar las impugnaciones ante los tribunales de la acusación, basadas en tecnicismos jurídicos. Este aspecto se explica con más detalle en las secciones siguientes.

¹³ Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo al tacógrafo en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

¹⁴ Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 164/2014 y de la Directiva 2002/15/CE en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 35).

2.1.2 Acuerdo de comercio y cooperación (ACC)

Tras el Brexit, se ha establecido un acuerdo de comercio y cooperación (ACC) entre la UE y el Reino Unido. El acuerdo aplica normas sobre tiempos de conducción y descanso similares a las de la normativa de la UE para el transporte de mercancías entre la UE y el Reino Unido. Sin embargo, el transporte de pasajeros no entra en el ámbito de aplicación del TCA en lo que respecta a los tiempos de conducción y descanso. En consecuencia, se aplica el AETR para regular el transporte de pasajeros.

2.1.3 Sanciones y prohibiciones

El nivel de las sanciones aplicadas en relación con las infracciones de estos reglamentos es competencia de cada país, siempre que sean efectivas, proporcionadas a la gravedad de las infracciones, disuasorias y no discriminatorias. Los agentes de control pueden imponer prohibiciones como consecuencia de la infracción declarada, de conformidad con el artículo 21 del Reglamento (CE) n° 561/2006. Por ejemplo, se puede prohibir a los conductores que continúen su viaje o realicen otro trabajo hasta que se corrija una infracción en curso. Corresponde a los agentes de control evaluar la gravedad de la infracción para tomar medidas, en consonancia con la legislación nacional y de la UE aplicable.

2.1.4 Controles en carretera

Los controles en carretera se realizan para supervisar el cumplimiento del Reglamento (CE) n° 561/2006 , el Reglamento (UE) n° 165/2014, la Directiva 2002/15/CE, el AETR, el TCA y otros reglamentos.

El considerando 9 de la Directiva 2006/22/CE exige que "los controles en carretera se efectúen de forma eficaz y rápida, con el fin de finalizar el control en el menor tiempo posible y con el menor retraso para el conductor".

Además, los controles de los conductores de autobuses y autocares deben llevarse a cabo de manera que se reduzcan al mínimo las molestias para los pasajeros. Cuando se efectúen controles en vehículos que transporten pasajeros, deberán tomarse medidas para garantizar que se dan explicaciones adecuadas a los pasajeros y se toman disposiciones para reducir sus molestias.

Los controles pueden realizarse en carretera o en los locales de las empresas. A la hora de determinar la ubicación de los controles en carretera, debe tenerse en cuenta el bienestar de los conductores afectados por dichos controles. Por ejemplo, dado que se pueden imponer prohibiciones a los conductores que incumplan los tiempos de conducción y descanso, sería recomendable realizar los controles en carretera en lugares cercanos a instalaciones donde los conductores puedan descansar.

Además, los funcionarios de control deben ser considerados honestos e imparciales en el ejercicio de sus funciones. Deben tratar a los demás como esperan ser tratados.

Todas estas consideraciones deben contraponerse a los objetivos declarados del Reglamento (CE) n° 561/2006.

2.1.5 Compromiso con los conductores

2.1.5.1 Comunicación

Los agentes de control se encontrarán con muchos conductores de países muy diferentes. Por lo tanto, las dificultades de comunicación son inevitables.

Cabe esperar que cualquier conductor de cualquier país que se encuentre en un control de aplicación de la ley sepa que es probable que se le pida que presente cierta información específica para su inspección.

Sin embargo, los agentes de control deben hacer algo más que inspeccionar y validar esta información; deben interpretarla para verificar su cumplimiento. Invariablemente, esto requerirá algún tipo de diálogo, y los agentes podrían, por ejemplo, recurrir a servicios de interpretación y a notas explicativas traducidas para facilitar la comprensión tanto por parte del conductor como del agente de control.

2.1.5.2 Producción de información/pruebas

Para controlar el cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso, se aplica el artículo 36, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 165/2014. Según dicha disposición, un agente de control autorizado puede comprobar el cumplimiento del Reglamento (CE) n.º 561/2006 mediante el análisis de las hojas de registro, de los datos visualizados, impresos o descargados que hayan sido registrados por el tacógrafo o por la tarjeta de conductor o, en su defecto, de cualquier otro documento justificativo que justifique el incumplimiento de una disposición.

No obstante, para evaluar si el Reglamento (CE) n.º 561/2006 se aplica a la operación de transporte en cuestión, los agentes de control pueden llegar a la verdad examinando otra información que el conductor pueda tener en su poder, por ejemplo, recibos de combustible, billetes de transbordador, etc. No obstante, los agentes deben ser conscientes de cualquier limitación del derecho a exigir documentos. La no presentación de tales documentos no indica necesariamente que se estén suprimiendo para encubrir infracciones.

Algunos documentos que pueden resultar útiles

Pasaporte/DNI, permiso de conducción, registros/datos del tacógrafo, tarjeta de conductor, impresiones, licencia comunitaria, documentación técnica del vehículo, certificado de formación del conductor, documentos del seguro, autorización para conducir (si el conductor no es de la UE), prueba de eliminación de una infracción histórica, CMR, hoja de ruta de pasajeros y toda la documentación asociada a una carga peligrosa.

Los agentes de la autoridad también deben tener en cuenta la nota publicada por la comisión en marzo de 2023¹⁵ en la que se reitera la lista de documentos que pueden solicitar los agentes de la autoridad, especialmente para controlar los periodos de descanso semanal.

2.1.5.3 Actitud

¹⁵ https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-03/2023_note_enforcement_practices_weekly_rest_periods.pdf

Para que los agentes de control puedan llevar a cabo su función de promover la seguridad vial y la competencia leal supervisando el cumplimiento de los reglamentos concebidos para tal fin, deben aceptar los registros del conductor como una versión veraz de los hechos, a menos que encuentren razones para sospechar lo contrario. En ese caso, los agentes de control deben hacer todas las averiguaciones necesarias para establecer todos los hechos y cerciorarse de la autenticidad de los registros y del cumplimiento del Reglamento.

Los agentes deben abstenerse de presumir la culpabilidad de los conductores o de las empresas a menos que detecten pruebas de lo contrario, aunque tienen derecho a tener en cuenta los resultados de los controles de aplicación anteriores efectuados en los vehículos de una empresa a la hora de orientar sus actividades de control.

Deben evitar adoptar un comportamiento que los conductores consideren superior y condescendiente, y que sólo sirve para crear barreras entre el agente y el conductor.

Ejerciendo un juicio profesional al evaluar las infracciones, los responsables del control deben tener en cuenta las circunstancias atenuantes y los acontecimientos de *fuera* mayor derivados de las presiones ejercidas sobre las operaciones de transporte comercial desde muchos frentes, que afectan al cumplimiento de la normativa.

Deben asegurarse de que sus investigaciones se llevan a cabo de manera profesional, con objetividad e imparcialidad.

2.1.6 Estructura del documento

El presente documento examinará cada uno de los artículos del Reglamento (CE) n° 561/2006, modificado en último lugar por el Reglamento (UE) 2020/1054, y considerará específicamente su impacto e influencia en los controles de conformidad realizados en carretera por los agentes de control. Como consecuencia de este enfoque, varios artículos, por importantes que sean, no se examinan aquí en detalle por considerarse que carecen de importancia en el contexto indicado.

Del mismo modo, se incluyen en esta consideración determinados artículos del Reglamento (UE) n° 165/2014 que constituyen un requisito previo para la eficacia de los controles en carretera.

Cuando se identifican infracciones típicas, se hace referencia a la clasificación de la gravedad de las infracciones que figura en el anexo III de la Directiva 2006/22/CE.

2.2 Reglamento (CE) 561/2006

2.2.1 Artículo 1

2.2.1.1 Texto

El Reglamento establece normas sobre los tiempos de conducción, las pausas y los períodos de descanso de los conductores dedicados al transporte de mercancías y viajeros por carretera, con el fin de armonizar las condiciones de competencia entre los modos de transporte terrestre, especialmente en lo que respecta al sector de la carretera, y mejorar las condiciones de trabajo

y la seguridad vial. Este Reglamento también tiene por objeto promover la mejora de las prácticas de control y aplicación por parte de los Estados miembros y la mejora de las prácticas en el sector del transporte por carretera.
industria del transporte. Sin cambios MP I

2.2.1.2 Infracciones

Ninguno

2.2.1.3 Control en carretera

No tiene repercusiones directas para los funcionarios encargados del control, pero sirve para recordar la finalidad de este Reglamento.

2.2.2 **Artículo 2**

2.2.2.1 **Artículo. 2.1**

2.2.2.1.1 Texto

El presente Reglamento se aplicará a los transportes por carretera
(a) de mercancías cuyo peso máximo autorizado del vehículo, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 3,5 toneladas, o
(aa) a partir del 1 de julio de 2026, de mercancías en transportes internacionales o de cabotaje, cuando la masa máxima autorizada del vehículo, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 2,5 toneladas, o
(b) de viajeros por vehículos construidos o adaptados de forma permanente para transportar a más de 9 personas, incluido el conductor, y destinados a tal fin.

2.2.2.1.2 Infracciones

Ninguno

2.2.2.1.3 Comprobación en carretera

El artículo define el ámbito de aplicación del Reglamento. Especifica, en términos de peso y capacidad, los vehículos cuyos conductores están obligados a cumplir los requisitos del Reglamento. Este apartado trata del peso físico y la capacidad de los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación.

Será necesario que los agentes de control determinen si un vehículo que se está considerando para el control del cumplimiento entra dentro de este ámbito. Deberán tenerse en cuenta las exenciones del artículo 3 y las excepciones nacionales enumeradas en el artículo 13.

El artículo 3 especifica determinados tipos de vehículos y determinados tipos de vagones que quedan exentos del ámbito de aplicación del Reglamento.

Cada Estado miembro podrá conceder excepciones a lo dispuesto en los artículos 5 a 9, y someter dichas excepciones a condiciones particulares en su propio territorio, para los vehículos

a los que se apliquen las excepciones del artículo 13 utilizados en el territorio de dicho Estado miembro (para más detalles, véase el artículo 13).

- Determinar si el vehículo inspeccionado entra en el ámbito de aplicación del Reglamento.

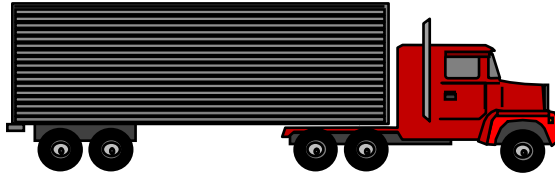


Figura superior: Ejemplo de un vehículo de más de 3,5 toneladas.

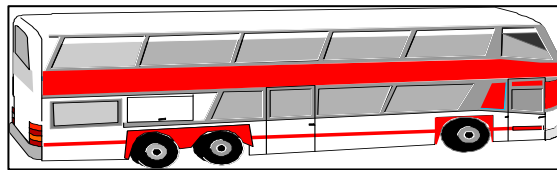


Figura superior: Ejemplo de vehículo que puede transportar a más de 9 personas, incluido el conductor.



Figura superior: Ejemplos de vehículos industriales ligeros de más de 2,5 toneladas pero menos de 3,5 toneladas

- **Vehículos de transporte de mercancías** - En el caso de la mayoría de los vehículos de transporte de mercancías de gran tamaño, una observación visual bastará para determinar si entran en el ámbito de aplicación del Reglamento, pero en el caso de los vehículos más pequeños será necesario examinar los documentos técnicos que lleve el conductor y/o los datos de los fabricantes adjuntos al vehículo para determinar su peso máximo autorizado. En la mayoría de los casos, los documentos oficiales, como la licencia comunitaria, también pueden ofrecer confirmación de la observación visual.
- **Vehículos de pasajeros** - Cuento el número de plazas de pasajeros y consulte la documentación técnica del vehículo.
- Si la posibilidad de reducir el número de asientos se menciona en el documento de matriculación del vehículo, eso sólo significa que los asientos pueden desinstalarse sin inspección técnica y actualización del documento, pero el vehículo en sí puede seguir considerándose clasificado en la categoría superior (por ejemplo, todavía en la categoría M2 y no en la M1, incluso después de la reducción del número de asientos, por ejemplo, de 12 a 9). Estos vehículos seguirán estando incluidos en el ámbito de aplicación.



Figura superior: Ejemplos de vehículos no diseñados para transportar mercancías o pasajeros.

Nota: El vehículo debe estar diseñado para transportar mercancías o pasajeros y utilizarse normalmente como tal; por lo tanto, una grúa móvil o una máquina de bombeo por sí solas (como se muestra arriba) no pueden utilizarse para transportar mercancías y, por lo tanto, quedan inmediatamente fuera del ámbito de aplicación.

Resultados -

En el ámbito de aplicación -en lo que se refiere a la fabricación del vehículo- puede seguir realizándose una inspección para determinar el cumplimiento de los requisitos del Reglamento (CE) n° 561/2006.

Fuera del ámbito de aplicación - Interrumpir o proceder a otras inspecciones no relacionadas con el Reglamento (CE) n° 561/2006.

Cuando un vehículo, tal como se define en este artículo, efectúa un transporte por carretera de mercancías o de viajeros, el viaje entra siempre en el ámbito de aplicación, salvo que se aplique una exención o excepción prevista en los artículos 3 o 13 (el artículo 13 puede eximir a los conductores, a nivel nacional, de las disposiciones de los artículos 5 a 9 únicamente).

En principio, un vehículo entra en el ámbito de aplicación si se cumplen todas las condiciones que se indican a continuación:

1. En cuanto al transporte de mercancías, debe superar los límites de peso definidos en las letras a) o a bis) del apartado 1 del artículo 2, ya sea por sí solo o en combinación.
2. Por lo que respecta al transporte de pasajeros, deberá estar construido o adaptado de forma permanente para transportar un número de personas superior al definido en la letra b) del apartado 1 del artículo 2.
3. Debe utilizarse normalmente para el transporte de mercancías/pasajeros, ya sea solo o en combinación con otro vehículo.
4. No debe aplicarse la exención (según los artículos 3 y 13).

Nota: "Utilizado para" transportar mercancías implica que los vehículos (solos o combinados) deben estar diseñados para transportar mercancías.

Cuando un vehículo se combina con otro (remolque, semirremolque, etc.), la combinación debe considerarse un "vehículo", tal como se define en el artículo 2, apartado 1, letras a) y a bis), del Reglamento (CE) n° 561/2006.

2.2.2.2 Art. 2.2

2.2.2.2.1 Texto

El presente Reglamento se aplicará, cualquiera que sea el país de matriculación del vehículo, a los transportes por carretera efectuados

(a) exclusivamente dentro de la Comunidad; o

(b) entre la Comunidad, Suiza y los países parte en el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo. [Sin cambios MP I](#)

2.2.2.2.2 Infracciones

Ninguno

2.2.2.2.3 Control en carretera

El artículo especifica qué tipos de viaje entran en el ámbito de aplicación del Reglamento y, en consecuencia, cuáles entran en el del AETR. Exige, por lo tanto, que se comprenda la naturaleza exacta de un trayecto emprendido por un vehículo antes de poder decidir qué acto jurídico es aplicable a ese trayecto o a partes del mismo.

Tenga en cuenta que estos desplazamientos deben realizarse **exclusivamente** dentro de las zonas mencionadas.

- Establecer la base del vehículo y los detalles del viaje mediante la documentación de a bordo o la consulta al conductor.
- Véase el apartado 3 del artículo 2 sobre la aplicación del AETR.
- Al considerar los límites de conducción semanales y bisemanales cuando se producen tipos de trayectos mixtos (es decir, semanas en las que se producen tanto trayectos que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 561/2006 como trayectos que entran en el ámbito de aplicación del AETR), se recomienda aplicar las normas que rigen el último trayecto. Por ejemplo, si el último trayecto se basa en el AETR, entonces los tiempos semanales también se ajustan al AETR; sin embargo, si el último trayecto entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 561/2006, entonces se aplicaría este Reglamento.
- Cuando los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación matriculados en un Estado miembro o en los países del Espacio Económico Europeo (EEE) no realizan "viajes AETR", se aplica el Reglamento (CE) n° 561/2006.
- Cualquier vehículo, independientemente del país de matriculación, que realice un viaje que transcurra íntegramente por las zonas mencionadas en el artículo 2, apartado 2, entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 561/2006.

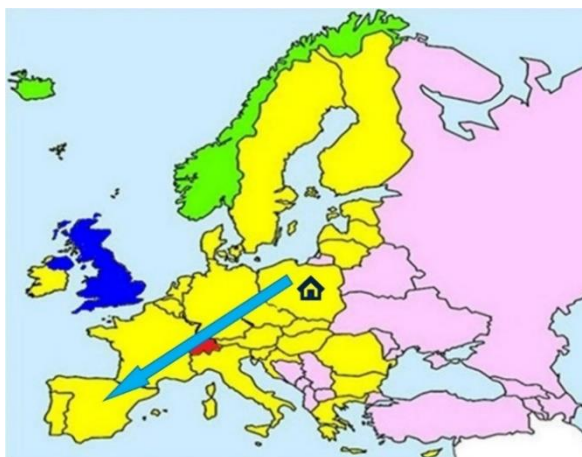
Resultados -

En el ámbito de aplicación - puede continuar una inspección para determinar el cumplimiento de los requisitos del Reglamento (CE) n° 561/2006.

Fuera del ámbito de aplicación o exento - Interrumpir o proceder a inspecciones no relacionadas con el Reglamento (CE) n° 561/2006.

Nota: La armonización casi total del AETR con el Reglamento (CE) n° 561/2006 tuvo lugar el 26 de septiembre de 2010. Posteriormente, tras la adopción del Reglamento (UE) n.º 165/2014 y del Paquete de Movilidad 1, se han introducido cambios en la UE que han dado lugar a diferencias significativas entre el AETR y los Reglamentos de la UE. Los vehículos matriculados en un país "AETR" deben cumplir el Reglamento (CE) n° 561/2006 cuando efectúen transportes realizados íntegramente en la Unión o entre la Unión, Suiza y los países del EEE.

- i. **Ejemplo 1:** Conducir un vehículo de matrícula polaca en un viaje de Polonia a España entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 561/2006.



2.2.2.3 Art. 2.3

2.2.2.3.1 Texto

El AETR se aplicará, en lugar del presente Reglamento, a las operaciones de transporte internacional por carretera realizadas en parte fuera de las zonas mencionadas en el apartado 2, a:

- (a) vehículos matriculados en la Comunidad o en países que sean partes contratantes del AETR, para la totalidad del trayecto;*
(b) los vehículos matriculados en un tercer país que no sea parte contratante del AETR, sólo para la parte del trayecto que discurra por el territorio de la Comunidad o de países que sean partes contratantes del AETR.

Las disposiciones del AETR deben alinearse con las del presente Reglamento, de modo que las principales disposiciones de este último se apliquen, a través del AETR, a dichos vehículos para cualquier parte del trayecto realizado dentro de la comunidad. [Sin cambios MP I](#)

2.2.2.3.2 Infracciones

Ninguno

2.2.2.3.3 Comprobación en carretera

El artículo define los viajes que entran en el ámbito de aplicación del AETR, por lo que debe determinarse la naturaleza exacta del viaje que se emprende.

- Determinar el punto de partida y los detalles del viaje, incluidos los puntos de tránsito, examinando la documentación de a bordo y consultando al conductor. Debe tenerse en cuenta el trayecto completo, y no las divisiones causadas por las fronteras nacionales o los periodos de descanso.
- Utilice la siguiente tabla para establecer qué normas se aplican¹⁶ :

Aplicabilidad de las normas

Cuando el vehículo se detiene para el control en la UE		Viaje				
		UE↔EU	UE↔ no UE AETR	EU↔UK	EU↔3 rd País (no AETR)	UK↔ no UE AETR
<i>País de registro de la empresa de transporte</i>	UE					
	AETR no comunitarios					
	REINO UNIDO					
	3 rd país (no AETR)					

Reglamentos de la UE
AETR
TCA (sólo para transporte de mercancías)

El TCA no cubre el transporte de pasajeros. Por tanto, para el transporte de pasajeros entre la UE y el Reino Unido se aplica el AETR.

Para el transporte realizado por empresas del EEE y empresas suizas con destino a la UE y viceversa, se aplica el Reglamento (UE) n° 561/2006. Pero si el transporte operado por estas empresas va a/viene de/atraviesa el Reino Unido, se aplica el AETR.

Resultados -









Se aplica el AETR: puede proseguir una inspección para determinar el cumplimiento de los requisitos del AETR.

Fuera del ámbito de aplicación de las normas AETR - evaluar si el viaje entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 561/2006 y, en caso afirmativo, proceder a comprobar el cumplimiento del Reglamento (CE) n° 561/2006.

Fuera del ámbito de aplicación tanto de la CE como del AETR - Interrumpir o proceder con inspecciones no relacionadas con el Reglamento (CE) n° 561/2006.

¹⁶ Debe tenerse en cuenta que la tabla no refleja si las operaciones de transporte en cuestión pueden realizarse, en qué condiciones o con arreglo a qué bases jurídicas.

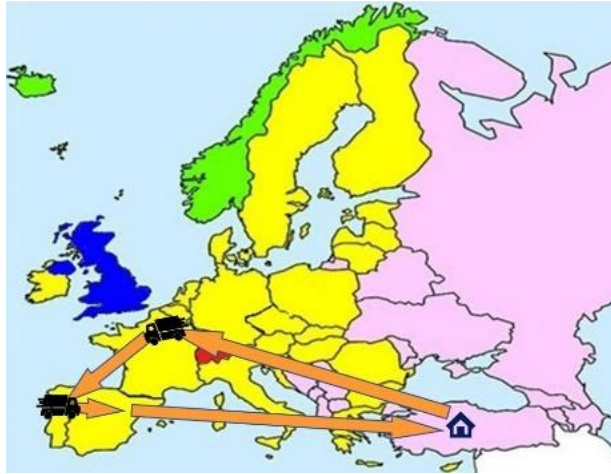
Para los ejemplos que figuran a continuación, utilice la siguiente guía para los gráficos utilizados para explicar las leyes y trayectos aplicables.

"VIAJE"	En los ejemplos siguientes, el término "viaje" se refiere a una única operación de transporte por carretera.
	<p>Mapa con colores que indican los distintos países y sus especificidades.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Amarillo para los Estados miembros de la UE, • Verde para los países del EEE, • Rosa para los países AETR, • Blue for UK (firmante del TCA), y • Rojo para casos especiales, como Suiza (signataria del AETR, no es Estado miembro de la UE, pero se adhiere al Reglamento (CE) n° 561/2006).
	Flecha que indica un trayecto regulado por el Reg. (CE) n° 561/2006
	Flecha que indica un trayecto regido por el AETR
	Flecha que indica un trayecto regido por el TCA
	Flecha que indica un viaje desde un país 3 rd no incluido en ninguna de las categorías mencionadas anteriormente.
	Icono que indica el país en el que está registrada la empresa de transporte
	Icono que indica la descarga durante el mismo trayecto. En caso de que las flechas no tengan este icono entre ellas, significa que no se trata del mismo trayecto, sino de uno nuevo y, por tanto, las normas aplicables pueden cambiar.
	Icono que indica dónde se produce el control en carretera.

ii. Ejemplo 2: Un vehículo matriculado en Turquía (conductor único) que realiza un viaje con escalas a la UE debe cumplir las normas del AETR. En el viaje¹⁷ representado el vehículo parte de Turquía y descarga mercancías primero en Francia y luego en Portugal. Se trata de un único viaje en el que se aplican las normas del AETR.

A continuación, el vehículo carga nuevas mercancías en España y regresa a Turquía. Se trata de un trayecto distinto, pero las normas del AETR se aplican de nuevo a este nuevo trayecto.

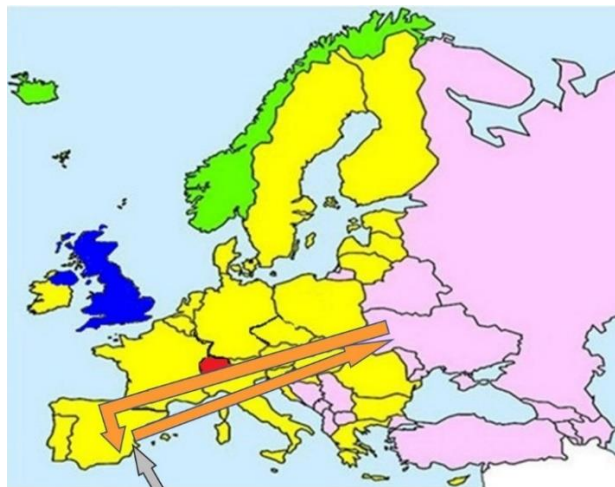
¹⁷ Viaje" significa una única operación de transporte por carretera.

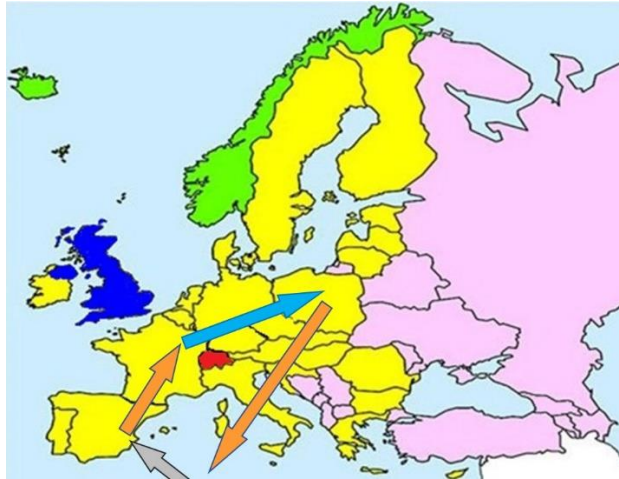


- iii. **Ejemplo 3:** Un vehículo matriculado en un país "tercero" (no perteneciente al AETR) debe respetar las normas del AETR en la parte del trayecto que realice dentro de la UE y de los países que sean partes contratantes del AETR. Sin embargo, si se inicia un nuevo trayecto dentro de la UE, se aplicará el Reglamento (CE) nº 561/2006.

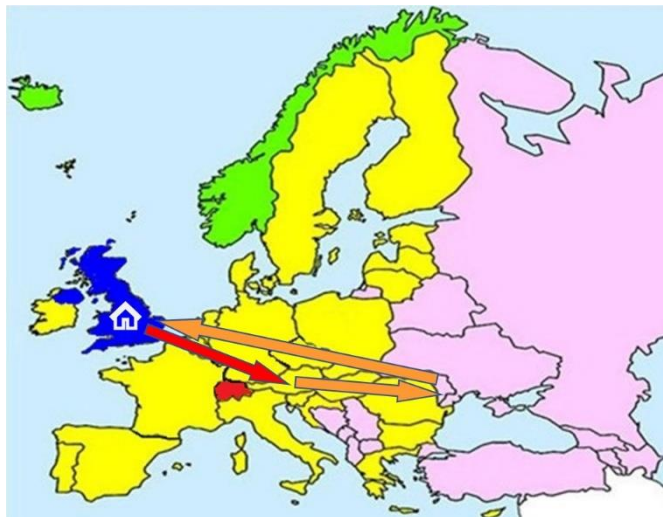
En la primera figura siguiente, un vehículo que viajara de Marruecos (un país de 3rd) a España respetaría el AETR durante la parte del trayecto en territorio de la UE.

En la segunda figura, para un nuevo viaje de Francia a Polonia, se aplicará el Reglamento (CE) nº 561/2006.

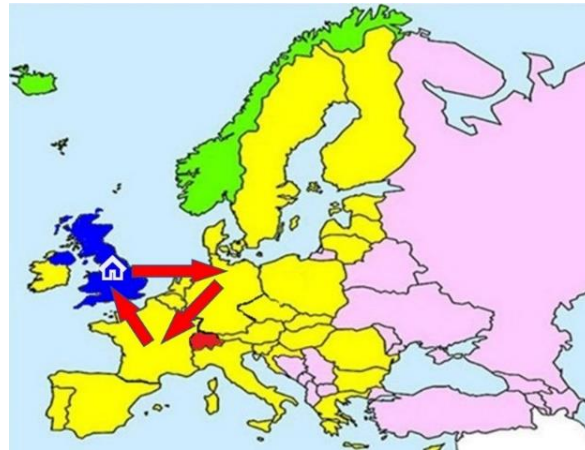
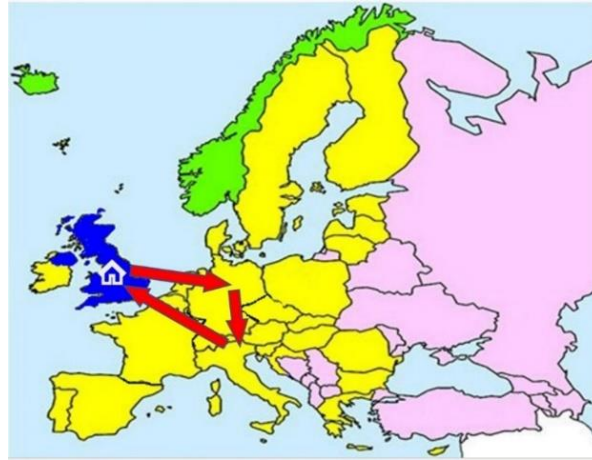




- iv. **Ejemplo 4:** Si un camión matriculado en el Reino Unido (con un solo conductor) realiza un viaje para entregar mercancías en la República Checa, se aplicarán las normas del TCA. Sin embargo, si a continuación se envía a Moldavia en un viaje separado, se aplicarán las normas del AETR. Lo mismo ocurre con un viaje de Moldavia a Reino Unido a través de Estados miembros de la UE.

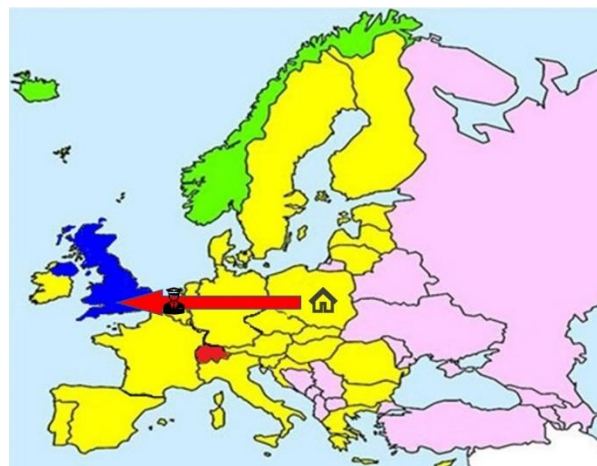


- v. **Ejemplo 5:** Para un vehículo matriculado en el Reino Unido que viaja entre Estados miembros de la UE (como se muestra a continuación), se aplica el TCA, de acuerdo con el anexo 31, parte B, sección 2 (titulada Tiempos de conducción, pausas y períodos de

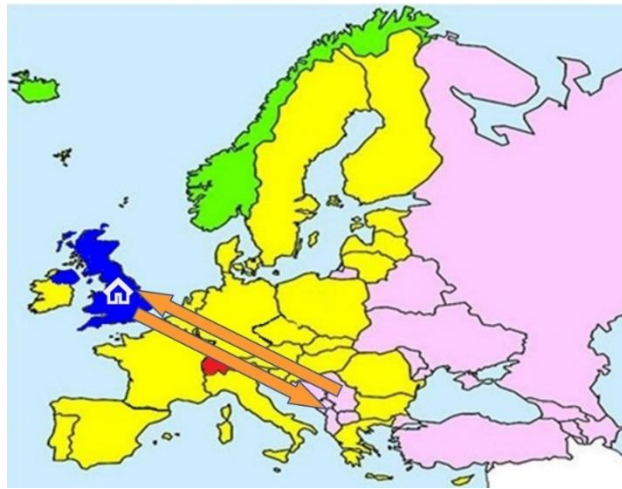


descanso), artículo 1, apartado 2 del TCA.

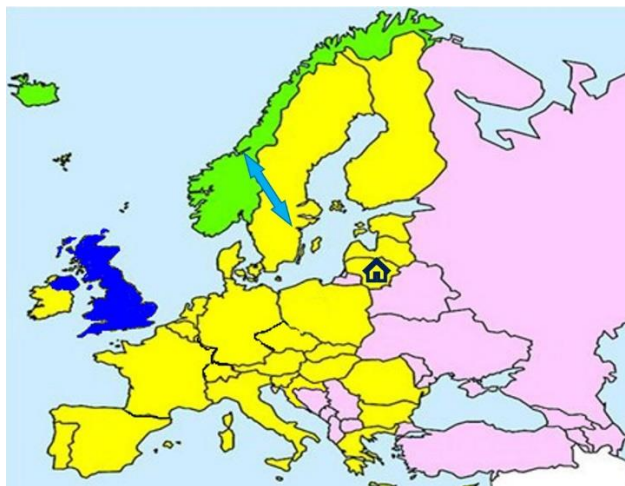
- vi. **Ejemplo 6:** Para un vehículo polaco que viaja de Polonia al Reino Unido y se detiene en los Países Bajos, se aplica el TCA, de acuerdo con el anexo 31, parte B, sección 2 (titulado Tiempos de conducción, pausas y períodos de descanso), artículo 1, apartado 2 del TCA.



- vii. **Ejemplo 7:** Para un camión matriculado en el Reino Unido que vaya del Reino Unido a Turquía (y viceversa) en un solo viaje, mientras transita por Estados miembros de la UE, se aplican las normas del AETR.



- viii. **Ejemplo 8:** Un camión lituano que circula únicamente entre Suecia y Noruega entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006.



En resumen, los agentes de control deben establecer si cualquier vehículo considerado para un control en carretera entra en el ámbito de aplicación de una inspección del Reglamento (CE) nº 561/2006, teniendo en cuenta las exenciones especificadas y las excepciones nacionales que puedan aplicarse.

Al mismo tiempo, la naturaleza del viaje que realice el vehículo en cuestión determinará qué conjunto de normas son aplicables, es decir, el Reglamento (CE) nº 561/2006, el AETR o el TCA.

Los controladores también deben investigar el trayecto del conductor y si difiere del trayecto del vehículo. Si existe una diferencia entre el trayecto del vehículo y el del conductor, deberán decidir qué normas aplicar, en función de las circunstancias particulares.

El Servicio Jurídico de la Comisión ha indicado que, aunque la redacción del artículo 2, apartado 3, podría sugerir que el viaje realizado por el vehículo es el factor decisivo a la hora de considerar el Reglamento aplicable, el artículo 1 del Reglamento (CE) n° 561/2006 especifica que lo que se tiene en cuenta es la actividad del conductor, de modo que un viaje se inicia cuando un conductor concreto se incorpora a un vehículo y se concluye cuando el conductor finaliza el viaje en ese vehículo. Así pues, en este contexto, cuando se hace referencia a un viaje, debe entenderse que se trata de un viaje vehículo/conductor.

Por ejemplo, se utiliza un vehículo para transportar una carga desde Turquía a Francia pasando por Serbia. Un único conductor utilizado para todo el trayecto debe cumplir las normas del AETR. Un conductor que conduce el vehículo desde Moldavia hasta la frontera polaca debe cumplir las normas del AETR. Un segundo conductor, que se une al vehículo en la frontera polaca y completa el trayecto, debe cumplir el Reglamento (CE) n° 561/2006.

Utilice la siguiente lista para identificar los países europeos y casi europeos. Los códigos alfabéticos entre paréntesis son los asignados a los países por el Centro Común de Investigación (CCI) de la Comisión Europea según la normativa de la UE. El color del texto indica el color utilizado para señalar los países en los gráficos y diagramas de este documento.

Estados miembros de la UE:

Austria (A), Bélgica (B), Bulgaria (BG), Croacia (HR), Chipre (CY), República Checa (CZ), Dinamarca (DK), Estonia (EST), Finlandia (FIN), Francia (F), Alemania (D), Grecia (GR), Hungría (H), Irlanda (IRL), Italia (I), Letonia (LV), Lituania (LT), Luxemburgo (L), Malta (M), Países Bajos (NL), Polonia (PL), Portugal (P), Rumanía (RO), Eslovaquia (SK), Eslovenia (SLO), España (E) y Suecia (S).

Firmante del EEE:

Estados miembros de la UE + Islandia (IS), Liechtenstein (FL) y Noruega (N)

Firmante del TCA:

UE + Reino Unido (RU)

Casos especiales:

Suiza (CH) es signataria del AETR y, aunque no es Estado miembro de la UE, se adhiere al Reglamento (CE) n° 561/2006.

Firmante del AETR:

Estados miembros de la UE + signatarios del EEE (excepto Islandia) + Suiza (CH) + Reino Unido (UK) + Albania (AL), Andorra (AND), Armenia (ARM), Azerbaiyán (AZ), Bielorrusia (BY), Bosnia y Herzegovina (BIH), Georgia (GE), Kazajstán (KZ), Kirguistán (¹⁸), Macedonia del Norte (MK), Moldavia (MD), Mónaco (MC), Montenegro (MNE), Rusia (RUS), San Marino (RSM), Serbia (SRB), Tayikistán (TJ), Turquía (TR), Turkmenistán (TM), Ucrania (UA) y Uzbekistán (UZ).

2.2.3 Artículo 3

2.2.3.1 Texto

El presente Reglamento no se aplicará a los transportes por carretera efectuados por:

¹⁸ El código de país de Kirguistán no está disponible en el sitio web del CCI.

a) Vehículos utilizados para el transporte de viajeros en servicios regulares cuyo recorrido no supere los 50 km.

(aa) vehículos o conjuntos de vehículos con una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados para:

(i) transportar materiales, equipos o maquinaria para uso del conductor en el transcurso de su trabajo; o

(ii) para la entrega de mercancías producidas de forma artesanal, únicamente en un radio de 100 km desde la base 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 km/h

c) Los vehículos de propiedad o alquilados sin conductor por las fuerzas armadas, los servicios de protección civil, los servicios de bomberos y las fuerzas encargadas del mantenimiento del orden público, cuando el transporte se realice como consecuencia de las tareas asignadas a estos servicios y esté bajo su control.

d) Vehículos, incluidos los utilizados en el transporte no comercial de ayuda humanitaria, utilizados en emergencias u operaciones de rescate.

e) Vehículos especializados utilizados con fines médicos

f) Vehículos especializados en averías que operen en un radio de 100 km de su base.

g) Vehículos sometidos a pruebas en carretera con fines de desarrollo técnico, reparación o mantenimiento y vehículos nuevos o reconstruidos que aún no hayan entrado en servicio;

h) Vehículos o conjuntos de vehículos con 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 toneladas pero inferior o igual a 3,5 toneladas que se utilicen para el transporte de mercancías, cuando el transporte no se efectúe por cuenta ajena, sino por cuenta propia de la empresa o del conductor, y cuando la conducción no constituya la actividad principal de la persona que conduce el vehículo;

i) los vehículos comerciales que tengan un estatuto histórico con arreglo a la legislación del Estado miembro en el que circulen y que se utilicen para el transporte no comercial de pasajeros o mercancías.

2.2.3.2 Infracciones

Ninguno

2.2.3.3 Comprobación en carretera

Una vez que los agentes de control hayan determinado que un vehículo entra en el ámbito de aplicación de una inspección con arreglo al Reglamento (CE) n° 561/2006 (artículo 2), deberán comprobar también si el tipo de vehículo y la naturaleza de su funcionamiento no lo eximen de los requisitos establecidos en los Reglamentos (CE) n° 561/2006 y (UE) n° 165/2014. Lo siguiente debería ayudar a establecer la validez de cualquier excepción prevista en virtud del artículo 3. Todas las excepciones deben interpretarse y aplicarse estrictamente.

Nota: Las exenciones contenidas en el presente artículo van acompañadas de exenciones equivalentes relativas a la instalación de tacógrafos (y su uso), tal como se especifica en el artículo 3, apartado 1, del Reglamento (UE) n° 165/2014.

a) Puede verificarse consultando el horario de servicio y un mapa/planificador de rutas si están en posesión del conductor. Nótese que la excepción se refiere a la distancia real de la "ruta" y no, por ejemplo, a la distancia radial.

En los casos en que se aplique esta exención, los Estados miembros deben seguir *proporcionando una protección adecuada en términos de tiempos de conducción permitidos y pausas y períodos de descanso obligatorios* (véase el artículo 15 y el apartado 2 del artículo 16).

aa) (i) Esta exención no puede aplicarse a los vehículos que se utilicen simplemente para la entrega de mercancías en un lugar en el que el conductor no utilice dichas mercancías en el ejercicio de su profesión.

Esta excepción se refiere más bien a los comerciantes, como fontaneros o albañiles, u otros profesionales que transportan sus "materiales, equipos o maquinaria". Sin embargo, muchos de estos vehículos, si no la mayoría, transportan también sus existencias, que sólo pueden considerarse mercancías. No obstante, en caso de que estén destinados al trabajo del conductor, se aplica la excepción.

aa) (ii) "Artículos artesanales" son los artículos producidos a pequeña escala, como los artículos hechos a mano, con o sin la ayuda de herramientas, como coser, tejer, tallar, soplar vidrio, fabricar muebles, hornear, alfarería, etc. La persona que produce estos artículos puede utilizar un vehículo para entregarlos, ya sea a un cliente particular como parte de las condiciones de venta o a un lugar donde venda estos artículos, por ejemplo, su propia tienda o ferias de artesanía, mercados, etc.

Por lo que respecta a las excepciones anteriores, conviene remitirse a la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-13/21 - *Pricoforest SRL contra Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier*, que aclara que el concepto de "radio de 100 km a partir de la base de la empresa" se refiere a "una línea recta que no exceda de 100 km, trazada en el mapa a partir de dicha base y que una la base con cualquier punto de una zona geográfica circular que rodee esa misma base".

b) La velocidad máxima autorizada está indicada en el vehículo o en los documentos específicos del vehículo. Esto incluye los vehículos en los que dicha restricción es en virtud de un limitador de velocidad establecido.

c) Dichos vehículos exentos son comúnmente evidentes por su aspecto visual.

En estos casos, pida al conductor que le confirme que se trata de ese servicio y no de un servicio privado similar.

Por lo que respecta a los vehículos alquilados o no alquilados, el interrogatorio del conductor y los documentos pertinentes sobre el objeto del viaje indicarán la validez de la exención. En caso de duda, puede ser necesario consultar al empleador o al comandante.

Esta exención **no** se aplica a los operadores comerciales contratados por los organismos mencionados en el texto, que no realicen tareas asignadas a estos servicios o estén bajo su control.

d) Este suministro de ayuda debe responder a una emergencia o rescate. Verifíquelo examinando los documentos de carga e interrogando al conductor.

El concepto de emergencia puede incluir:

- acciones derivadas de catástrofes naturales (como un terremoto) o cuando la vida/salud de personas o animales estén en peligro.
- interrupción grave de servicios públicos esenciales, como las telecomunicaciones o los servicios postales, del uso de carreteras, ferrocarriles, puertos o aeropuertos, o daños materiales graves, especialmente en el contexto de una crisis humanitaria o catástrofe natural.

La exención sólo se aplica mientras dure la operación de emergencia o salvamento. La exención deja de aplicarse cuando se controla la operación de emergencia o salvamento.

Las perturbaciones importantes de la infraestructura de transporte, como las condiciones meteorológicas excepcionalmente graves o inesperadas, también podrían dar lugar a una emergencia de este tipo.

e) Los vehículos como ambulancias, vehículos de donación de sangre y escáneres corporales deben estar equipados con material especializado que proporcione algún tipo de tratamiento médico. Compruébelo mediante una inspección física del vehículo. La finalidad principal del viaje debe ser el tratamiento, por lo que un autocar o autobús acondicionado para permitir el transporte de personas enfermas o discapacitadas a Lourdes, por ejemplo, no puede quedar exento del Reglamento alegando que es una ambulancia.



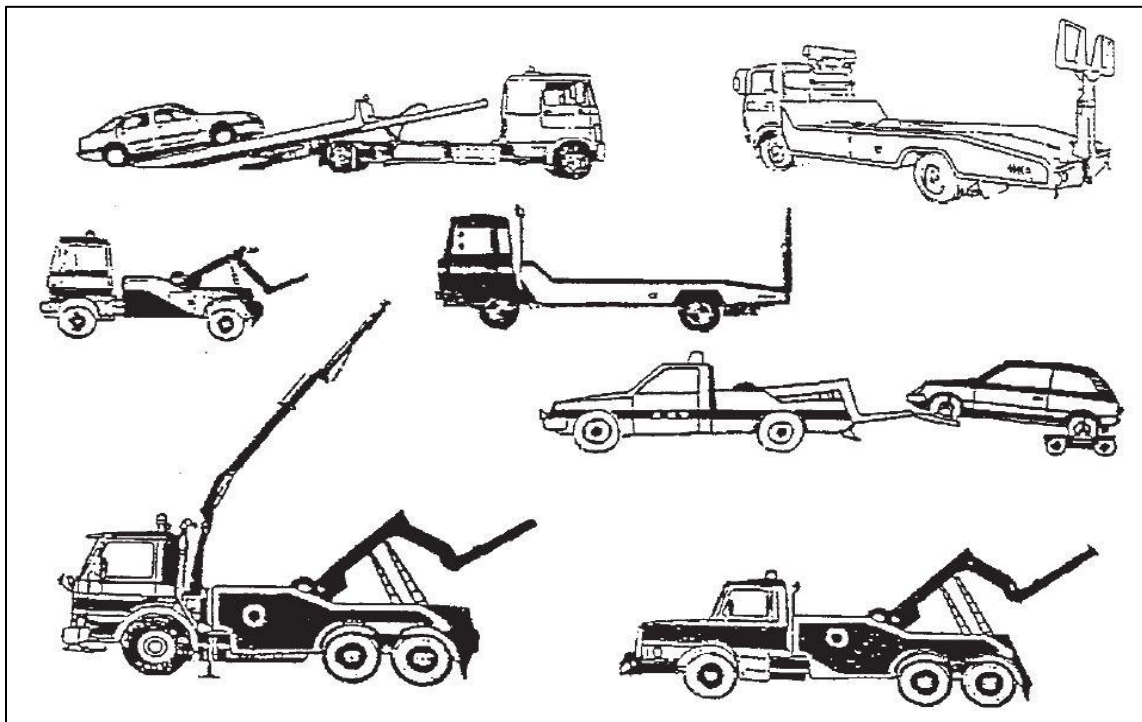
Figura superior: Vehículos utilizados como ambulancia.

f) Debe construirse o adaptarse un vehículo especializado en averías para permitir la recuperación de un vehículo inutilizado (véase la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-79/86 - *Hamilton contra Whitelock*). La base de explotación del vehículo debe determinarse con el fin de verificar la condición del radio de 100 km para que se aplique la exención.

Tenga en cuenta que, dentro del radio de 100 km, el vehículo puede utilizarse para actividades que no estén relacionadas con la reparación de averías; por ejemplo, un vehículo de reparación de averías equipado con una cama deslizante para recuperar un coche inutilizado podría, dentro de un radio de 100 km de la base del vehículo, dedicarse al transporte de mercancías distintas de los vehículos averiados y quedar exento del Reglamento.¹⁹

Este tipo de vehículo puede estar equipado con un tacógrafo, pero dentro de los términos de esta exención no hay obligación de utilizarlo.

Un viaje de "recuperación" que supere el radio de 100 km requeriría la instalación y el uso de un tacógrafo y el cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso.



¹⁹ En el asunto C-79/86 - *Hamilton contra Whitelock*, el Tribunal afirma que "De los *propios términos de las disposiciones citadas se desprende que la excepción en cuestión sólo está supeditada a la naturaleza del vehículo como "vehículo especializado en averías", independientemente del tipo de operación de transporte efectuada"*.



Figura superior: Vehículo especializado en averías

g) Para verificar la aplicación de esta exención, es preciso determinar la naturaleza y el objeto del viaje (por ejemplo, interrogando al conductor y comprobando documentos como el contrato de reparación del vehículo). El equipo de a bordo y la naturaleza de la carga transportada pueden indicar que esta exención no es aplicable. Esta exención no se aplica cuando se lleva un vehículo a una inspección periódica obligatoria. Un ejemplo típico de actividad exenta podría ser el de un mecánico que realiza un viaje para comprobar la reparación satisfactoria de la dirección de un vehículo.

Están exentos los vehículos sometidos a pruebas en carretera con fines de desarrollo técnico, reparación o mantenimiento, así como los vehículos nuevos o reconstruidos que aún no se hayan puesto en circulación.

h) El tipo de vehículo/capacidad se acredita mediante documentos específicos del vehículo. El viaje no debe realizarse por cuenta ajena ni por cuenta propia y las mercancías transportadas no pueden estar relacionadas con una actividad comercial o empresarial (véase la definición de transporte no comercial de mercancías en la letra r) del artículo 4). El conductor debe ser interrogado y la carga inspeccionada para verificar estos hechos. Por conjunto de vehículos se entiende un vehículo más un remolque o semirremolque. Los vehículos que superen una masa máxima autorizada de 7,5 toneladas están incluidos en el ámbito de aplicación, incluso cuando estén acondicionados como vivienda privada temporal y se utilicen también para la carga no comercial de mercancías. (Véase la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-666/21 - *Åklagarmyndigheten*).

h bis) Los vehículos industriales ligeros entrarán en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006, y deberán estar equipados con un tacógrafo inteligente versión 2 a partir del 1 de julio de 2026, cuando su masa máxima autorizada, incluido cualquier remolque o semirremolque, supere las 2,5 toneladas (pero no las 3,5 toneladas) y se utilicen en el transporte internacional por cuenta ajena (artículo 2, apartado 1, en relación con el artículo 3, letra h bis), del Reglamento (CE) nº 561/2006).

Estos vehículos están exentos cuando el transporte no se efectúa por cuenta ajena, sino por cuenta propia de la empresa o del conductor, y cuando la conducción no constituye la actividad principal de la persona que conduce el vehículo.

En cuanto al carácter "*por cuenta propia*" de las operaciones de transporte, el transporte de mercancías debe ser, en particular, "*únicamente accesorio respecto del conjunto de las*

actividades de la empresa" (véase el artículo 1, apartado 5, letra d), inciso v), del Reglamento (CE) n° 1072/2009).

En cuanto a la "actividad principal *del conductor*" (a la que se refieren el artículo 3, letras aa) y ha), y el artículo 13, apartado 1, letras d) y q)), puede considerarse la descripción que figura en el considerando de la Directiva (UE) 2018/645 por la que se modifican la Directiva 2003/59/CE y la Directiva 2006/126/CE. El considerando indica que "*En general, se considera que la conducción no es la actividad principal del conductor cuando ocupa menos del 30 % del tiempo de trabajo mensual renovable.*"

i) Los vehículos "históricos" se definen en la legislación de cada Estado miembro. Estos vehículos no pueden utilizarse para el transporte comercial de mercancías o pasajeros. Los conductores y pasajeros deben ser interrogados para verificar estas condiciones.

En resumen, los vehículos identificados en el artículo 3 como exentos no se inspeccionan en virtud del Reglamento (CE) n° 561/2006, pero esto no los exime de otras formas de inspección. Las exenciones alegadas deben ser comprobadas por los agentes de control y, cuando dichas alegaciones resulten infundadas, se debe proceder a una inspección completa con arreglo al ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 561/2006.

De conformidad con el apartado 5 del artículo 6, los conductores deben registrar la "conducción fuera del ámbito de aplicación" como "*otro trabajo*", ya sea introduciéndola manualmente en una hoja de registro o en una impresión, ya sea utilizando las funciones de introducción manual de datos del aparato de control (es decir, utilizando el botón/interruptor "fuera del ámbito de aplicación" del tacógrafo).

Los agentes de control y los conductores deben ser conscientes de que el tacógrafo no distingue por sí mismo entre la conducción "permitida" y la "prohibida".

La "conducción fuera del ámbito de aplicación" debe calcularse siempre como "*otros trabajos*".

2.2.4 Artículo 4

2.2.4.1 Texto

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por

(a) "*transporte por carretera*": todo desplazamiento efectuado total o parcialmente por carreteras abiertas al público mediante un vehículo, cargado o no, destinado al transporte de viajeros o de mercancías;

(b) "*Vehículo*": un vehículo de motor, un tractor, un remolque o un semirremolque o una combinación de estos vehículos, definidos del siguiente modo:

- *vehículo de motor*": todo vehículo autopropulsado que circule por carretera, distinto de un vehículo que circule permanentemente sobre raíles, y que se utilice normalmente para el transporte de pasajeros o mercancías,

- *Tractor*": todo vehículo autopropulsado que circule por carretera, distinto de los que se desplazan permanentemente sobre raíles, y que esté especialmente concebido para arrastrar, empujar o desplazar remolques, semirremolques, aperos o máquinas,

- *Remolque*": todo vehículo destinado a ser enganchado a un vehículo de motor o a un tractor,

- *semirremolque*": remolque sin eje delantero acoplado de forma que una parte sustancial de su peso y del peso de su carga sea soportada por el tractor o el vehículo de motor;

(c) "*Conductor*": cualquier persona que conduzca el vehículo, incluso durante un breve periodo de tiempo, o que se transporte en un vehículo como parte de sus obligaciones para estar disponible para conducirlo en caso necesario;

(d) "*Pausa*", todo período durante el cual un conductor no puede efectuar ninguna conducción ni ningún otro trabajo y que se utiliza exclusivamente para recuperarse;

(e) "*otros trabajos*": todas las actividades que se definen como tiempo de trabajo en el artículo 3, letra a), de la Directiva 2002/15/CE, excepto la "conducción", incluido cualquier trabajo para el mismo u otro empresario, dentro o fuera del sector del transporte;

(f) "*Descanso*": todo período ininterrumpido durante el cual el conductor puede disponer libremente de su tiempo;

(g) "*Período de descanso diario*", el período diario durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo y que abarca un "período de descanso diario normal" y un "período de descanso diario reducido":

- *período de descanso diario normal*": todo período de descanso de al menos once horas. Alternativamente, este periodo de descanso diario regular puede tomarse en dos periodos, el primero de los cuales debe ser un periodo ininterrumpido de al menos 3 horas y el segundo un periodo ininterrumpido de al menos nueve horas,

- *período de descanso diario reducido*": todo período de descanso de al menos nueve horas pero inferior a once horas;

(h) "*Período de descanso semanal*", el período semanal durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo y que abarca un "período de descanso semanal normal" y un "período de descanso semanal reducido":

- *período de descanso semanal normal*": todo período de descanso de al menos 45 horas,

- *período de descanso semanal reducido*": todo período de descanso inferior a 45 horas que, en las condiciones establecidas en el apartado 6 del artículo 8, puede reducirse a un mínimo de 24 horas consecutivas;

(i) Por "*semana*" se entiende el periodo de tiempo comprendido entre las 00.00 horas del lunes y las 24.00 horas del domingo;

(j) "*Tiempo de conducción*": duración de la actividad de conducción registrada:

- automática o semiautomáticamente por el aparato de control, tal como se define en el anexo I y en el anexo IB del Reglamento (CEE) n° 3821/85, o bien

- Manualmente, de conformidad con el apartado 2 del artículo 16 del Reglamento (CEE) n° 3821/85;

(k) "*tiempo diario de conducción*", el tiempo total acumulado de conducción entre el final de un período de descanso diario y el comienzo del siguiente período de descanso diario o entre un período de descanso diario y un período de descanso semanal;

(l) "*Tiempo de conducción semanal*": el tiempo de conducción total acumulado durante una semana;

(m) "*masa máxima autorizada*": la masa máxima autorizada de funcionamiento de un vehículo a plena carga;

(n) "*servicios regulares de viajeros*": los servicios nacionales e internacionales definidos en 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 (10);

(o) "*conducción múltiple*", la situación en la que, durante cada período de conducción entre dos períodos de descanso diario consecutivos, o entre un período de descanso diario y un período de descanso semanal, hay al menos dos conductores en el vehículo para realizar la conducción. Durante la primera hora de conducción múltiple, la presencia de otro conductor o conductores es facultativa, pero durante el resto del período es obligatoria;

(p) "*empresa de transporte*": toda persona física, toda persona jurídica, toda asociación o agrupación de personas sin personalidad jurídica, con o sin ánimo de lucro, o todo organismo oficial, con personalidad jurídica propia o dependiente de una autoridad que tenga dicha personalidad, que efectúe transportes por carretera, ya sea por cuenta ajena o por cuenta propia;

(q) "*período de conducción*", el tiempo de conducción acumulado desde que un conductor comienza a conducir tras un período de descanso o una pausa hasta que se toma un período de descanso o una pausa. El período de conducción puede ser continuo o interrumpido;

(r) "*transporte no comercial*": todo transporte por carretera, distinto del transporte por cuenta ajena o por cuenta propia, por el que no se perciba remuneración directa o indirecta y que no genere directa o indirectamente ingresos para el conductor del vehículo ni para terceros, y que no esté vinculado a una actividad profesional o comercial.

2.2.4.2 Infracciones

Ninguno

2.2.4.3 Comprobación en carretera

El artículo da las definiciones apropiadas que sirven para comprender correcta y fácilmente el significado que se pretende dar. Al explicar los artículos del Reglamento (CE) n° 561/2006 será necesario remitirse con frecuencia a estas definiciones. En muchos casos, las propias definiciones requieren una elaboración y una aclaración que, en su caso, se exponen a continuación:

a) La definición de carretera abierta al público corresponde a cada Estado miembro. Un viaje (en este caso) comienza cuando un conductor se hace cargo de un vehículo y termina cuando deja de tener el control del vehículo o cuando se toma un periodo de descanso obligatorio. En este caso, un viaje puede comprender numerosos trayectos cortos. Esta definición, en efecto, incluye en el ámbito de aplicación del Reglamento la conducción fuera de la carretera (por ejemplo, en una propiedad privada) cuando ésta se realiza en un trayecto que también comprende un trayecto por carreteras abiertas al público durante un período de conducción diario. Esta definición mantiene dentro del ámbito de aplicación los vehículos vacíos.

b) Recordatorio: un vehículo puede referirse a una combinación de vehículos (vehículo y remolque).

c) Esto define a las personas que conducen el vehículo, incluso durante un breve período, o que están disponibles para conducir como conductores (como parte de su deber) y, por lo tanto, están en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006 y del Reglamento (UE) nº 165/2014.

d) Se puede hacer una pausa en un vehículo en movimiento (conducción múltiple) siempre que el conductor esté inactivo y el período se utilice exclusivamente para recuperarse. En el caso de la conducción múltiple en un vehículo equipado con un tacógrafo digital, dado que los tacógrafos digitales no permiten el registro de una pausa en vehículos en movimiento, cuando se toma una pausa en un vehículo en movimiento, es una práctica común entre los encargados de la aplicación considerar un período de 45 minutos de disponibilidad como una pausa registrada.

e) Incluir cualquier trabajo distinto de la conducción para cualquier empleador dentro o fuera del sector del transporte, incluida la conducción fuera del ámbito de aplicación. Por ejemplo, si una persona ha estado empleada como guardia de seguridad durante 3 horas por un empresario antes de asumir el control de un vehículo incluido en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006 para otro empresario, la primera actividad se considera "otro trabajo" en el contexto del Reglamento (CE) nº 561/2006 y debe registrarse como tal. Véase la descripción que figura en el artículo 6 (en la sección 2.2.6.3 del presente documento).

f) "el conductor puede disponer libremente de su tiempo" significa que el conductor no está a disposición de ningún empresario.

g) Un descanso diario regular es de al menos 11 horas continuas o, cuando se toma en 2 periodos, el primero debe ser de al menos 3 horas y el segundo de al menos 9 horas.

Un descanso diario reducido es de al menos 9 horas pero menos de 11 horas.

A efectos del cómputo de la conducción diaria (véase el punto k) a continuación), es necesario determinar cuándo comienza un período de descanso diario. Por lo tanto, a estos efectos, se considera que el descanso diario tomado como "fraccionado" comienza una vez iniciada la parte de "9 horas".

Se puede adjuntar un periodo de descanso diario a un periodo de compensación por un descanso semanal previamente reducido.

h) Un período de descanso semanal es un período de descanso continuo de duración suficiente para que pueda ser, como **mínimo**, un período de descanso semanal normal o un período de descanso semanal reducido.

Un periodo de descanso semanal regular es de al menos 45 horas ininterrumpidas.

Un periodo semanal reducido es de al menos 24 horas pero menos de 45 horas ininterrumpidas.

Así, un descanso semanal de 49 horas se considera descanso semanal normal y uno de 31 horas, descanso semanal reducido.

Un período de descanso semanal puede comprender un descanso semanal normal o reducido más una compensación por un descanso semanal reducido anteriormente.

i) Por semana se entiende la "semana fija", es decir, de las 00:00 horas del lunes a las 24:00 horas del domingo (local).

j) Se refiere al tiempo de conducción registrado automática o semiautomáticamente por un tacógrafo que funcione correctamente o manualmente cuando sea necesario.

Tenga en cuenta que, debido a las limitaciones de los equipos de grabación digital, este dato puede diferir ligeramente del tiempo de conducción real (véase la nota orientativa 4).

k) Se acepta que esta definición abarca también la conducción entre periodos de descanso semanal y periodos de descanso diario, o entre dos periodos de descanso semanal.



Para una explicación sobre los símbolos utilizados en el gráfico anterior (así como en otras partes de este documento), véase el artículo 34, apartado 5, del Reglamento (UE) n° 165/2014.

l) Por tiempo de conducción semanal se entiende el tiempo de conducción total acumulado durante una semana. También incluirá cualquier tiempo de conducción resultante de interrupciones de los periodos de descanso diarios regulares como consecuencia de movimientos de transbordadores o trenes.

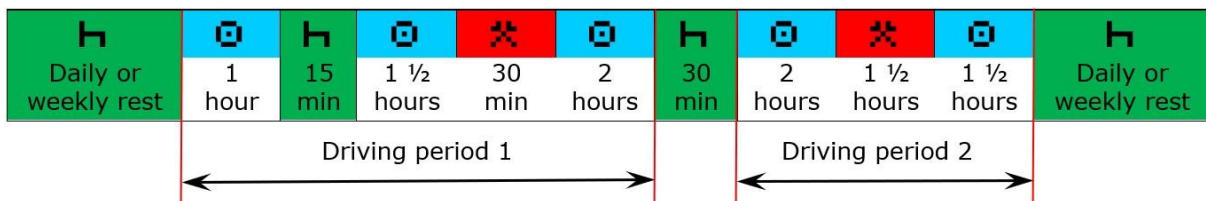
m) El Reglamento se aplica a los vehículos o conjuntos de vehículos con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kg, y se aplicará (a partir del 1 de julio de 2026) a los vehículos o conjuntos de vehículos con una masa máxima autorizada comprendida entre 2.500 kg y 3.500 kg en determinadas condiciones. Los agentes de control deben prestar atención a la correcta interpretación de la documentación técnica del vehículo o de los datos del fabricante. La masa máxima autorizada se indicará comúnmente para los dos tipos de explotación, es decir, en solitario o en combinación. Algunos vehículos quedarán fuera del ámbito de aplicación del Reglamento cuando circulen en solitario, pero entrarán en él cuando circulen en combinación.

n) No es necesario aclarar nada.

o) A un conductor (conductor A) se le pueden unir otro u otros conductores en el transcurso del viaje (por ejemplo, el conductor B y el conductor C). Esto también entra dentro del concepto de conducción múltiple.

p) No es necesario aclarar nada.

q) Un **periodo de conducción diario se compondrá** de varios periodos de conducción que en sí mismos podrán ser continuos o interrumpidos.



r) Este punto establece la definición de transporte no comercial, siendo especialmente relevante para los artículos 3(d), 3(h) y 3(i). Abarca los vehículos que se utilizan por cuenta propia para el transporte no comercial (por ejemplo, para transportar caballos o coches de carreras como hobby), que no reciben ningún dinero directo o indirecto. Además, el "transporte" "*no está vinculado a una actividad profesional o comercial*". En este caso, los funcionarios encargados del control tendrían que evaluar si la actividad (como un espectáculo hípico o un evento de coches de carreras) puede clasificarse como actividad profesional o comercial, o si se trata simplemente de un hobby.

2.2.5 Artículo 5

2.2.5.1 Texto

1. La edad mínima de los conductores será de 18 años.

2. La edad mínima de los acompañantes será de 18 años. No obstante, los Estados miembros podrán reducir la edad mínima de los acompañantes a 16 años, siempre que:

(a) el transporte por carretera se efectúe dentro de un Estado miembro en un radio de 50 kilómetros alrededor del lugar de estacionamiento del vehículo, incluidas las áreas administrativas locales cuyo centro esté situado dentro de dicho radio;

(b) La reducción tiene por objeto la formación profesional; y

(c) Se respetan los límites impuestos por la normativa nacional del Estado miembro en materia de empleo. *Sin cambios MP I*

2.2.5.2 Infracciones

Edades de la tripulación	561- 5
--------------------------	---------------

2.2.5.3 Comprobación en carretera

Los agentes de control deben establecer la base del vehículo y los detalles del viaje a través de la información facilitada por el conductor. El examen de los documentos de identidad o de la licencia del conductor puede servir para determinar la edad.

Se produce una infracción si el compañero del conductor o del maquinista es menor de edad.

Si los compañeros de los conductores tienen entre 16 y 18 años, comprueba que no se haya sobrepasado el límite de radio de 50 km²⁰.

El incumplimiento del requisito de edad mínima de los conductores debe considerarse una *infracción grave* con arreglo a las directrices contenidas en el anexo III de la Directiva 2006/22/CE.

2.2.6 Artículo 6

2.2.6.1 Texto

1. *El tiempo diario de conducción no excederá de nueve horas.*

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

2. *El tiempo de conducción semanal no excederá de 56 horas y no dará lugar a que se supere el tiempo máximo de trabajo semanal establecido en la Directiva 2002/15/CE.*

3. *El tiempo total de conducción acumulado durante dos semanas consecutivas no excederá de 90 horas.*

4. *Los tiempos de conducción diarios y semanales incluirán todo el tiempo de conducción en el territorio de la Comunidad o de un tercer país.*

5. *Un conductor registrará como otro trabajo todo el tiempo dedicado a lo descrito en el artículo 4, letra e), así como todo el tiempo dedicado a conducir un vehículo utilizado para operaciones comerciales que no entren en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, y registrará todos los períodos de disponibilidad, tal como se definen 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) no 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo (*1). Este registro se introducirá manualmente en una hoja de registro o en una impresión, o bien mediante el uso de dispositivos de introducción manual en el aparato de control.*

(*1) Reglamento (UE) n° 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo al tacógrafo en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

²⁰ Para el cálculo de los límites del radio, véase la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-13/21 - *Pricoforest SRL contra Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier*

2.2.6.2 Infracciones

Más de 10 horas de conducción	561- 6-1
Exceder 9 horas cuando sólo se permiten 9 (no quedan 10s)	561- 6-1
Superar el límite semanal de conducción de 56	561- 6-2
Superar el límite semanal de 90	561- 6-3
Incumplimiento del artículo 165 relativo al registro de actividades.	561- 6-5

2.2.6.3 Control en carretera

Los responsables del control deben analizar cada hoja de registro del tacógrafo producida (o los datos digitales) para establecer el tiempo de conducción diario, y acumularlos adecuadamente para establecer los totales de conducción semanales. A continuación, se revisan los totales de conducción semanales para establecer los totales de conducción bisemanales. Utilice el siguiente proceso en dos pasos:

Primer paso

- Verifique el tiempo de conducción registrado a partir de la hoja de registro del tacógrafo o de los datos digitales. Para ello, acumule los periodos de conducción entre el final de un descanso diario o semanal y el comienzo del siguiente periodo de descanso diario/semanal para establecer el periodo de conducción diario.

[La Comisión ha recomendado²¹ que, a efectos de establecer los tiempos de conducción diarios cuando un conductor no haya tomado los períodos de descanso en su totalidad, tal como exige el Reglamento (CE) n° 561/2006, no se sumen los períodos de conducción interrumpidos por períodos de descanso de al menos 7 horas. Obsérvese que, a pesar de ello, un período de descanso inadecuado seguiría constituyendo una infracción de los requisitos de descanso diario].

- Compruebe que no se ha superado el límite de 10 horas de conducción. Si se alcanzan "más de 9 h" antes de medianoche, la prórroga debe contarse a partir de la primera semana.
- Repita esta operación para cada registro producido.
- El incumplimiento de este límite constituye una infracción en cada ocasión. Categorías de gravedad de las infracciones según el anexo III de la Directiva 2006/22/CE (infracciones B5, B6, B7 y B8):
 - 10h < ... < 11h una *infracción menor*
 - 11h ≤ ... < 12h una *infracción grave*.
 - 12h ≤ ...una *infracción muy grave*
 - Superar el tiempo diario de conducción de 10h en un 50 % o más sin hacer una pausa de o sin descanso de al menos 4,5 horas, 15h ≤ ... y sin pausa/descanso ... *una infracción muy grave*.

²¹ Véase la Decisión de Ejecución de la Comisión de 07.06.2011, C(2011) 3759 final https://transport.ec.europa.eu/system/files/2016-09/2011_3759_en.pdf.

- Comprobar que en una semana (véase la definición de "**semana**" en el artículo 4) no se ha superado más de dos veces el período de conducción diario de 9 horas.
- Cuando esto haya ocurrido, cada evento que supere las dos ocasiones permitidas será una infracción de conducción diaria (9 horas). Categoría de gravedad de la infracción según el anexo III de la Directiva 2006/22/CE (infracciones B1, B2, B3 y B4):
 - $9h < \dots < 10h$ *una infracción menor*
 - $10h \leq \dots < 11h$ *una infracción grave.*
 - $11h \leq \dots$ *una infracción muy grave*
 - Superar el tiempo de conducción diario de 9 h en un 50 % o más sin hacer una pausa o sin ninguna descanso de al menos 4,5 horas, $13h30 \leq \dots$ y ninguna pausa/descanso ... *una infracción muy grave.* (Sin embargo, hay que señalar que esta infracción (es decir, "superar el tiempo de conducción diario de 9h en un 50% o más en combinación con una pausa/descanso de 4,5 h") surge de la vulneración de dos disposiciones distintas del Reglamento (CE) nº 561/2006 relativas al tiempo de conducción, las pausas y los tiempos de descanso)
- Acumule los períodos de conducción diarios de cada semana aplicables a los registros producidos para establecer la conducción semanal. Tenga en cuenta que cuando el ritmo de trabajo de un conductor no se ajusta a la "semana fija", es posible que acumule 58 horas de conducción entre períodos de descanso semanales y siga cumpliendo la normativa. Cuando, en cualquier semana, la conducción semanal supere las 56 horas, se estará cometiendo una infracción. Clasificación de la gravedad de la infracción según el anexo III de la Directiva 2006/22/CE (infracciones B9, B10, B11 y B12)
 - $56h < \dots < 60h$ *una infracción leve*
 - $60h \leq \dots < 65h$ *una infracción grave*
 - $65h \leq \dots < 70h$ *una infracción muy grave.*
 - Superar el tiempo de conducción semanal en un 25 % o más, $70h \leq \dots$ *una infracción muy grave.*
- Sume las horas de conducción semanales consecutivas (fijas) para establecer el total bisemanal. Cada total bisemanal (fijo) que supere las 90 horas permitidas constituye una infracción. Clasificación de la gravedad de la infracción según el anexo III de la Directiva 2006/22/CE (infracciones B13, B14, B15 y B16):
 - $90h < \dots < 100h$ *una infracción leve*
 - $100h \leq \dots < 105h$ *una infracción grave*
 - $105h \leq \dots < 112h30$ *una infracción muy grave.*
 - Superar el tiempo máximo total de conducción durante 2 semanas consecutivas en un 25 % o más, $112h30 \leq \dots$ *una infracción muy grave.*

Paso 2

- Examinar cada registro para comprobar que se han contabilizado todas las actividades del conductor, como otros trabajos. El registro debe incluir el trabajo realizado antes de tomar el control del vehículo y después de cederlo. El requisito es registrar como "otros trabajos":
 - cualquier tiempo empleado definido como tiempo de trabajo en el artículo 3, letra a), de la Directiva 2002/15/CE;

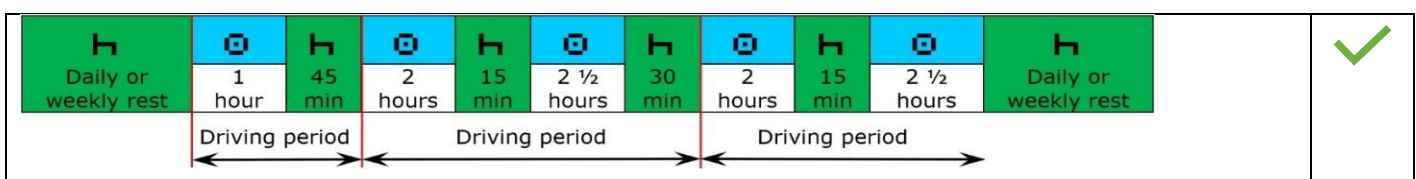
- cualquier tiempo dedicado a la conducción de un vehículo utilizado para operaciones comerciales no incluidas en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 561/2006;
- Y, además, grabar adecuadamente:
 - cualesquiera períodos de disponibilidad definidos en el artículo 34, apartado 5, letra b), inciso iii), del Reglamento (UE) n° 165/2014.
- Debe registrarse manualmente en una hoja de registro, en una copia impresa o mediante la introducción manual de datos en el aparato de control.
- Si el registro no es continuo, el conductor deberá explicar los motivos. Cuando se demuestre, mediante el interrogatorio del conductor u otras pruebas de que disponga el agente de control, que se han llevado a cabo actividades reguladas y éstas no se han registrado, ello indica una falta de registro y constituye una infracción del presente artículo.
 - Tal incumplimiento constituye una *infracción muy grave*.
- Un formulario de atestado, si es presentado voluntariamente por los conductores, puede ayudar a proporcionar información sobre las actividades de los conductores que están fuera de los vehículos. No obstante, este formulario puede presentarse como complemento de los registros del tacógrafo, y sólo debe reflejar las actividades que no hayan podido registrarse a través del tacógrafo por razones técnicas. La plantilla del formulario de atestado está disponible en el siguiente enlace: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/social-provisions/driving-time-and-rest-periods/form-attestation-activities_en (véase también el anexo 4 del presente documento). A nivel del AETR, existe un formulario que reproduce el formulario de atestación de la UE (Apéndice 3 del Acuerdo AETR) y el mismo también está disponible a través del siguiente enlace: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2010/sc1/ECE-TRANS-SC1-2010-AETR-en.pdf> (véase también el Anexo 5 del presente documento).

No obstante, cabe señalar que los Estados miembros no pueden imponer a los conductores la obligación de presentar los formularios de certificación [véase el artículo 34, apartado 3, párrafo segundo, del Reglamento (UE) n° 165/2014].

La Comisión Europea está trabajando en una solución armonizada para registrar y controlar los periodos fuera del vehículo.

EJEMPLOS

i. Ejemplo 1 - Una jornada de conducción de 10 horas con descansos correctamente realizados



ii. Ejemplo 2 - Un descanso diario incompleto puede dar lugar a un incumplimiento del tiempo de conducción diario (período de conducción diario de 20 horas)

h	o	h	o	h	o	*	h	o	h	o	h	X
Daily or weekly rest	4½ hours	45 min	4½ hours	6½ hours	4½ hours	2 hours	5½ hours	3½ hours	45 min	3 hours	Daily or weekly rest	

iii. Ejemplo 3 - Distribución correcta del tiempo de conducción y de los descansos semanales.

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	✓
Week 1		Week 2						Week 3						Week 4						
Weekly rest (week 1)		Driving 9 hours		Driving 9 hours		Driving 9 hours		Red. weekly rest (week 2)		Driving 10 hours		Driving 10 hours		Driving 10 hours		Driving 9 hours		Driving 10 hours		
		4 24-hours periods				6 24-hours periods						4 24-hours periods								
Weekly driving time: 56 hours									Weekly driving time: 34 hours						Weekly driving time: 38 hours					

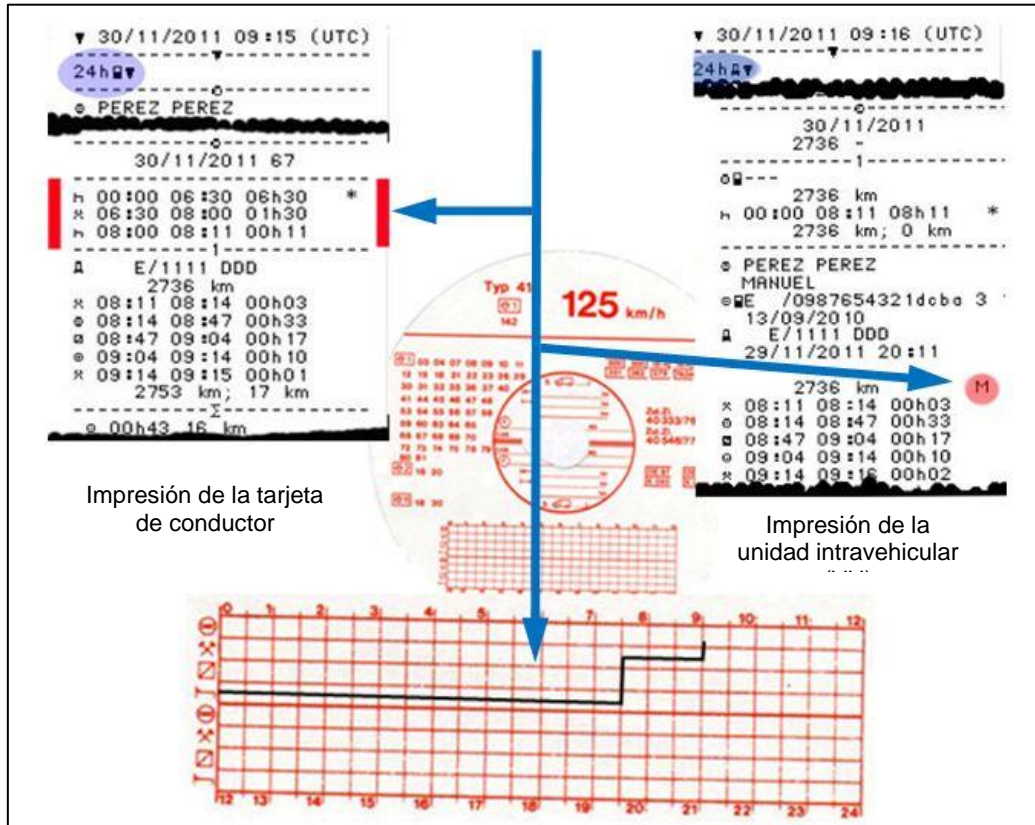
S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	✓										
Week 1		Week 2						Week 3						Week 4																
Weekly rest (week 1)		Driving 9 hours		Driving 9 hours		Driving 9 hours		Red. weekly rest (week 2)		Driving 10 hours		Driving 10 hours		Driving 9 hours		Driving 5 hours		Weekly rest (week 3) Despite the completed qualifying weekly rest, the two-weekly driving limit permits no more driving until the start of a new fixed week			Other works		Driving 10 hours		Driving 9 hours		Driving 9 hours		Driving 10 hours	
		4 24-hours periods				6 24-hours periods						5 24-hours periods																		
Weekly driving time: 56 hours									Weekly driving time: 34 hours						Weekly driving time: 38 hours															
Two weeks driving time: 90 hours																														

S	S	Week 1			Week 2			Week 3			Week 4			Week 5			Week 6			✓						
Weekly rest		Driving 7 h		Red. weekly rest		Driving 10 h		Driving 10 h		Driving 9 h		Weekly rest		Driving 9 h		Driving 10 h		Driving 10 h			Driving 9 h		Driving 9 h		Red. weekly rest	
		3 24-hours periods			6 24-hours periods						5 24-hours periods			6 24-hours periods			5 24-hours periods				6 24-hours periods					
Weekly driving time				Weekly driving time				Weekly driving time				Weekly driving time				Weekly driving time					Weekly driving time					
Two weeks driving time (week 1 and 2)						Two weeks driving time (week 3 and 4)						Two weeks driving time (week 5 and 6)														
Two weeks driving time (week 2 and 3)						Two weeks driving time (week 4 and 5)																				

Nota: Una vez alcanzado el tiempo de conducción de 56 horas en una "semana" (es decir, el periodo de tiempo comprendido entre las 00:00 del lunes y las 24:00 del domingo), el conductor no podrá seguir conduciendo en esa "semana".

El planteamiento anterior también es válido para el límite de tiempo de conducción de dos semanas.

iv. **Ejemplo 4 - actividades realizadas fuera del vehículo que se registran manualmente.**



Nota: Este ejemplo muestra la anotación manual en el reverso de una hoja de registro de un conductor que descansó de las 00:00 horas a las 07:30 horas (hora local) y, a continuación, se dedicó a "otros trabajos" de las 07:30 horas a las 09:00 horas, momento en el que comenzó a conducir. A partir de ese momento, la hoja de registro se introducía en el aparato de control y las actividades posteriores se registraban automáticamente en la cara encerada de la hoja de registro.

2.2.7 Artículo 7

2.2.7.1 Texto

Tras un período de conducción de cuatro horas y media, el conductor deberá hacer una pausa ininterrumpida no inferior a 45 minutos, a menos que tome un período de descanso.

Esta pausa podrá sustituirse por una pausa de al menos 15 minutos seguida de una pausa de al menos 30 minutos cada una, distribuidas a lo largo del período de forma que se cumplan las disposiciones del primer párrafo.

Un conductor que realice una conducción múltiple podrá hacer una pausa de 45 minutos en un vehículo conducido por otro conductor siempre que el conductor que haga la pausa no participe en la asistencia al conductor que conduce el vehículo.

2.2.7.2 Infracciones

Incumplimiento de la pausa de carencia.	561- 7
---	---------------

2.2.7.3 Control en carretera

- Para cada registro, acumule el tiempo de conducción (empezando por el primer período de conducción después de un período de descanso) hasta alcanzar 4 ½ horas.
- este período de conducción debe *incluir o* bien una pausa de 45 minutos, o bien un período de al menos 15 minutos seguido de otro período de al menos 30 minutos, o bien,
- este periodo de conducción debe *ir seguido de* una pausa de 45 minutos, antes de reanudar otro periodo de conducción.

Nota: El requisito de registrar las "pausas" como "descansos" es explícito. Esto debe hacerse utilizando el símbolo "cama".

- Cuando no se cumplen las condiciones anteriores, se ha producido una infracción.
- Si se hace una pausa de clasificación (de al menos 45 minutos o 15+30 minutos) antes de que se hayan acumulado 4 horas y media de conducción, se hace borrón y cuenta nueva y el cálculo comienza de nuevo.
- A partir del final de cada pausa clasificatoria, continúe evaluando los períodos de conducción registrados de esta manera hasta que comience un período de descanso diario.
- Cuando se descubra una infracción, acumule los períodos de conducción registrados entre los períodos de descanso o pausa que cumplan los requisitos. Así se determinará la gravedad de la infracción.
- Cuando el período de conducción acumulado antes de tomarse una pausa habilitante supere las 4 ½ horas permitidas, constituirá una infracción. Clasificación de la gravedad de la infracción según el anexo III de la Directiva 2006/22/CE (infracciones C1, C2 y C3):
 - $4h30 < \dots < 5h$ - una *infracción menor*.
 - $5h \leq \dots < 6h$ - una *infracción grave*.
 - $6h \leq \dots$ - una *infracción muy grave*
- Este enfoque para determinar el cumplimiento de este Reglamento (es decir, el Reglamento (CE) n° 561/2006) se ha definido en la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-116/92 - *Charlton y otros*²².

En caso de que la pausa se divida, la primera pausa debe durar al menos 15 minutos; si dura más de 15 minutos, se contabilizará como 15 minutos. Si es inferior a 15 minutos, no se contará como pausa.

²² El Tribunal dictaminó que cuando un conductor ha tomado 45 minutos de pausa, ya sea como pausa única o como varias pausas de al menos 15 minutos durante o al final de un período de cuatro horas y media, el cálculo previsto en el artículo 7, apartado 1, del Reglamento debe comenzar de nuevo, sin tener en cuenta el tiempo de conducción y las pausas realizadas anteriormente por el conductor.

Por consiguiente, habrá infracción si un conductor hace primero una pausa de 30 minutos seguida de otra de 15 minutos. Dado que la primera pausa se considerará de 15 minutos, la segunda pausa deberá ser de al menos 30 minutos, no de 15 minutos.

Del mismo modo, si un conductor hace primero una pausa de 25 minutos y luego otra de 25 minutos al final de un período de conducción de 4 ½ horas, se producirá una infracción, a pesar de la duración de 50 minutos de la pausa. Dado que la primera pausa de 25 minutos se contabilizará como 15 minutos, la segunda pausa deberá tener una duración mínima de 30 minutos, no de 25 minutos.

Nota: Sólo hay dos casos en los que el tiempo dedicado a viajar puede considerarse una "pausa":

Cuando un vehículo tiene varios tripulantes - en este caso hay un miembro de la tripulación que está disponible para conducir cuando es necesario y está sentado junto al conductor del vehículo registrando un "periodo de disponibilidad". Si el conductor comienza a conducir o a realizar otro trabajo antes de que finalice la pausa (es decir, antes de 45 minutos), ésta no se considerará una pausa admisible. Además, durante la pausa, el conductor que la toma no podrá ayudar al conductor que conduce el vehículo.

El segundo es cuando un conductor acompaña a un vehículo que se transporta en transbordador, barco o tren. Sin embargo, la aplicación práctica de este caso es limitada.

- Los periodos de conducción "fuera del ámbito de aplicación" deben excluirse de estos cálculos.
- Otras infracciones de este requisito también pueden parecer de naturaleza trivial, especialmente cuando las roturas acumuladas superan la cantidad requerida pero no cumplen otros criterios. No obstante, los responsables del control deben defender el Reglamento, no es aceptable adaptarlo y modificarlo para adaptarlo a las necesidades operativas. No obstante, cuando se produzcan casos aislados de esta naturaleza, deberán tratarse con cierto pragmatismo.

EJEMPLOS

i) Ejemplo 1 - Pausas correctamente tomadas.

<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white;">h</td> <td style="text-align: center; background-color: #00bfff; color: white;">⊙</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white;">h</td> <td style="text-align: center; background-color: #00bfff; color: white;">⊙</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white;">h</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Daily or weekly rest</td> <td style="text-align: center;">4½ hours</td> <td style="text-align: center;">45 min</td> <td style="text-align: center;">4½ hours</td> <td style="text-align: center;">Daily or weekly rest</td> </tr> </table>	h	⊙	h	⊙	h	Daily or weekly rest	4½ hours	45 min	4½ hours	Daily or weekly rest	✓																						
h	⊙	h	⊙	h																													
Daily or weekly rest	4½ hours	45 min	4½ hours	Daily or weekly rest																													
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white;">h</td> <td style="text-align: center; background-color: #00bfff; color: white;">⊙</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white;">h</td> <td style="text-align: center; background-color: #00bfff; color: white;">⊙</td> <td style="text-align: center; background-color: #ff0000; color: white;">✘</td> <td style="text-align: center; background-color: #00bfff; color: white;">⊙</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white;">h</td> <td style="text-align: center; background-color: #00bfff; color: white;">⊙</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white;">h</td> <td style="text-align: center; background-color: #00bfff; color: white;">⊙</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white;">h</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Daily or weekly rest</td> <td style="text-align: center;">1 hour</td> <td style="text-align: center;">15 min</td> <td style="text-align: center;">1½ hours</td> <td style="text-align: center;">30 min</td> <td style="text-align: center;">2 hours</td> <td style="text-align: center;">30 min</td> <td style="text-align: center;">3 hours</td> <td style="text-align: center;">15 min</td> <td style="text-align: center;">1½ hours</td> <td style="text-align: center;">Daily or weekly rest</td> </tr> <tr> <td colspan="6" style="text-align: center;"> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> ← Driving period → </div> </td> <td colspan="4" style="text-align: center;"> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> ← Driving period → </div> </td> </tr> </table>	h	⊙	h	⊙	✘	⊙	h	⊙	h	⊙	h	Daily or weekly rest	1 hour	15 min	1½ hours	30 min	2 hours	30 min	3 hours	15 min	1½ hours	Daily or weekly rest	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> ← Driving period → </div>						<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> ← Driving period → </div>				✓
h	⊙	h	⊙	✘	⊙	h	⊙	h	⊙	h																							
Daily or weekly rest	1 hour	15 min	1½ hours	30 min	2 hours	30 min	3 hours	15 min	1½ hours	Daily or weekly rest																							
<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> ← Driving period → </div>						<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> ← Driving period → </div>																											
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white;">h</td> <td style="text-align: center; background-color: #00bfff; color: white;">⊙</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white;">h</td> <td style="text-align: center; background-color: #00bfff; color: white;">⊙</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white;">h</td> <td style="text-align: center; background-color: #00bfff; color: white;">⊙</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white;">h</td> <td style="text-align: center; background-color: #00bfff; color: white;">⊙</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white;">h</td> <td style="text-align: center; background-color: #00bfff; color: white;">⊙</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white;">h</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Daily or weekly rest</td> <td style="text-align: center;">2 hours</td> <td style="text-align: center;">15 min</td> <td style="text-align: center;">2½ hours</td> <td style="text-align: center;">30 min</td> <td style="text-align: center;">3 hours</td> <td style="text-align: center;">15 min</td> <td style="text-align: center;">1½ hours</td> <td style="text-align: center;">30 min</td> <td style="text-align: center;">1 hour</td> <td style="text-align: center;">Daily or weekly rest</td> </tr> <tr> <td colspan="6" style="text-align: center;"> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> ← Driving period → </div> </td> <td colspan="4" style="text-align: center;"> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> ← Driving period → </div> </td> </tr> </table>	h	⊙	h	⊙	h	⊙	h	⊙	h	⊙	h	Daily or weekly rest	2 hours	15 min	2½ hours	30 min	3 hours	15 min	1½ hours	30 min	1 hour	Daily or weekly rest	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> ← Driving period → </div>						<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> ← Driving period → </div>				✓
h	⊙	h	⊙	h	⊙	h	⊙	h	⊙	h																							
Daily or weekly rest	2 hours	15 min	2½ hours	30 min	3 hours	15 min	1½ hours	30 min	1 hour	Daily or weekly rest																							
<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> ← Driving period → </div>						<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> ← Driving period → </div>																											

	✓
	✓

El responsable del control también debe comprobar si dichas pausas también cumplen lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 5 de la Directiva 2002/15/CE.

ii) Ejemplo 2 - Pausas adicionales

<p style="text-align: center;">Figura A</p>	✓
<p style="text-align: center;">Figura B</p>	✗

En la figura B anterior, el segundo periodo de conducción incluye pausas registradas de 45 (30+15) minutos.

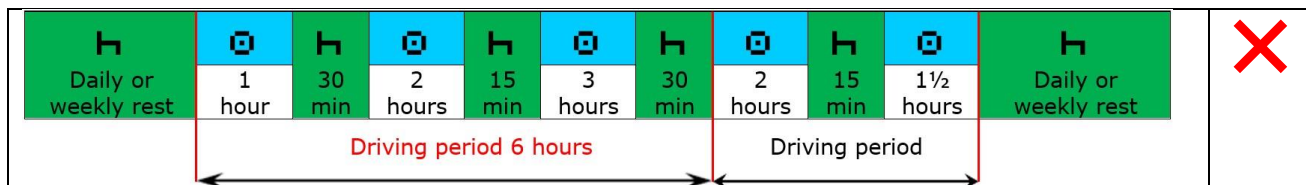
- tras un total de 5 horas de conducción y
- los 45 minutos no se distribuyen de la manera prescrita.

La distribución de la figura B anterior muestra una anomalía, ya que demasiadas pausas mal distribuidas a lo largo del período de conducción constituyen en realidad una infracción del Reglamento. Si el conductor no hubiera hecho una de las 2 pausas en el primer período de conducción, no habría habido infracción.

Los responsables del control deben considerar estas infracciones como de carácter técnico y menor, y aplicar el sentido común adoptando un enfoque constructivo en lugar de una sanción, cuando la aplicación puramente textual llevaría a resultados absurdos.

iii) Ejemplo 3 -

En el ejemplo siguiente, se han conducido 6 horas antes de hacer una pausa de 45 minutos de la forma prescrita (es decir, 15+30 minutos).

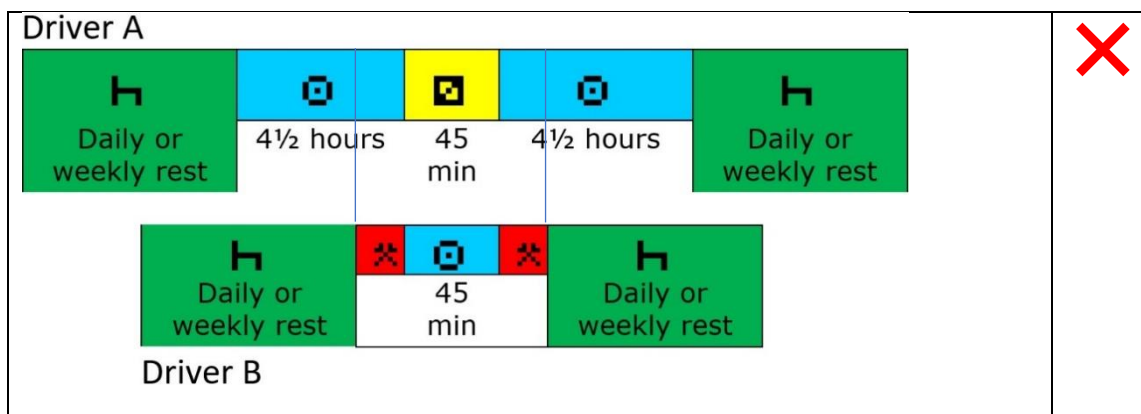


iv) Ejemplo 4 -

El conductor A no se encuentra en una situación de conducción múltiple, porque condujo durante el primer y el segundo período de 4,5 horas en parte como conductor único . Por lo tanto, el período de disponibilidad de 45 minutos en el que el conductor A no conduce no se considera una pausa.

El ejemplo mencionado a continuación no está permitido debido a la infracción de tomar un descanso como la disponibilidad, mientras que el vehículo no está tripulado con dos conductores.

El conductor B está conduciendo en una situación de conducción múltiple, pero no hay infracción.



2.2.8 Artículo 8

2.2.8.1 Texto

1. El conductor deberá tomarse períodos de descanso diarios y semanales.
2. Dentro de cada período de 24 horas después del final del período de descanso diario o semanal anterior, el conductor deberá haber tomado un nuevo período de descanso diario.

Si la parte del período de descanso diario comprendida en ese período de 24 horas es de al menos nueve horas pero inferior a 11 horas, el período de descanso diario en cuestión se considerará un período de descanso diario reducido.

3. Un período de descanso diario puede ampliarse para hacer un período de descanso semanal normal o un período de descanso semanal reducido.
4. Un conductor podrá disfrutar de un máximo de tres períodos de descanso diario reducido

entre dos períodos de descanso semanal cualesquiera.

5. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, en un plazo de 30 horas a partir del final de un período de descanso diario o semanal, el conductor que efectúe una conducción múltiple deberá haber tomado un nuevo período de descanso diario de al menos nueve horas.

6. En dos semanas consecutivas, el conductor deberá tomar al menos:

(a) dos períodos regulares de descanso semanal; o

(b) un período de descanso semanal normal y un período de descanso semanal reducido de al menos 24 horas.

Un período de descanso semanal comenzará a más tardar al final de seis períodos de 24 horas a partir del final de

el período de descanso semanal anterior.

No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, un conductor que efectúe transportes internacionales

de mercancías podrá tomar, fuera del Estado miembro de establecimiento, dos períodos consecutivos de descanso semanal reducido, siempre que el conductor tome, en cuatro semanas consecutivas, al menos cuatro períodos de descanso semanal, de los cuales al menos dos deberán ser períodos de descanso semanal normal.

A efectos del presente apartado, se considerará que un conductor ejerce una actividad internacional

transporte cuando el conductor inicie los dos períodos consecutivos de descanso semanal reducido fuera de la

Estado miembro del establecimiento del empresario y país del lugar de residencia de los conductores

residencia.

6a. No obstante lo dispuesto en el apartado 6, un conductor que efectúe un único servicio discrecional de transporte internacional de viajeros, 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 internacional de los servicios de autocares y autobuses (11), podrá posponer el período de descanso semanal hasta 12 períodos consecutivos de 24 horas tras un período de descanso semanal regular anterior, siempre que

(a) el servicio dure al menos 24 horas consecutivas en un Estado miembro o en un tercer país al que se aplique el presente Reglamento distinto de aquel en el que se inició el servicio;

(b) el conductor tome después de la utilización de la excepción

(i) dos períodos de descanso semanal normal, o bien

(ii) 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 período equivalente de descanso tomado en bloque antes del final de la tercera semana siguiente al final del período de excepción;

(c) después del 1 de enero de 2014, el vehículo esté equipado con un aparato de control conforme a los requisitos del anexo IB del Reglamento (CEE) n° 3821/85; y

(d) después del 1 de enero de 2014, si se conduce durante el período comprendido entre las 22.00 y las 06.00 horas, el vehículo cuenta con varios conductores o el período de conducción mencionado en el artículo 7 se reduce a tres horas.

La Comisión supervisará estrechamente el uso que se haga de esta excepción para garantizar la preservación de la seguridad vial en condiciones muy estrictas, en particular comprobando que el tiempo total de conducción acumulado 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 evaluará las consecuencias de la excepción por lo que respecta a la seguridad vial, así

como a los aspectos sociales. Si lo considera oportuno, la Comisión propondrá modificaciones del presente Reglamento a este respecto.

6b. Toda reducción del período de descanso semanal se compensará con un período de descanso equivalente.

tomadas en bloque antes del final de la tercera semana siguiente a la semana en cuestión.

Cuando se hayan disfrutado consecutivamente dos períodos de descanso semanal reducido de conformidad con el

párrafo tercero del apartado 6, el siguiente período de descanso semanal irá precedido de un período de descanso tomado como compensación por esos dos períodos de descanso semanal reducidos.

7. Todo descanso tomado como compensación por un período de descanso semanal reducido deberá ir unido a otro período de descanso de al menos nueve horas.

8. Los períodos de descanso semanal ordinario y cualquier período de descanso semanal de más de 45 horas tomado

en compensación por anteriores períodos de descanso semanal reducidos no se tomarán en un vehículo. Pueden consultarse en

se realizarán en alojamientos adecuados para hombres y mujeres, con dormitorios e instalaciones sanitarias adecuadas.

instalaciones.

Los gastos de alojamiento fuera del vehículo correrán a cargo del empresario.

8a. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores de forma que éstos puedan regresar al centro operativo del empleador en el que el conductor tiene su base habitual

y donde comienza el período de descanso semanal del conductor, en el Estado miembro del empresario

establecimiento, o volver al lugar de residencia de los conductores, dentro de cada período de cuatro

semanas consecutivas, con el fin de pasar al menos un período de descanso semanal regular o un descanso semanal

período de más de 45 horas tomado en compensación por el período de descanso semanal reducido.

No obstante, cuando el conductor haya disfrutado de dos períodos consecutivos de descanso semanal reducido en

de conformidad con el apartado 6, la empresa de transportes organizará el trabajo del conductor de manera que éste pueda regresar antes del inicio del período de descanso semanal regular de más de 45 horas tomado en compensación.

La empresa documentará el modo en que cumple esta obligación y conservará la documentación

en sus instalaciones para presentarlo a requerimiento de las autoridades de control.

9. Un período de descanso semanal que caiga en dos semanas podrá contabilizarse en una de ellas, pero no en ambas.

10. A más tardar el 21 de agosto de 2022, la Comisión evaluará e informará al Parlamento y al

al Consejo sobre la conveniencia de establecer normas más adecuadas para los conductores que prestan servicios discrecionales de

el transporte de viajeros, tal como se define en el artículo 2, punto 4, del Reglamento (CE) n° 1073/2009 puede

sea adoptada.

Artículo 8 bis

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

- detección y prevención de intrusiones,
- iluminación y visibilidad,
- puntos y procedimientos de contacto en caso de emergencia,
- instalaciones sanitarias respetuosas con el género,
- opciones de compra de alimentos y bebidas,
- conexiones de comunicaciones,
- fuente de alimentación.

La lista de estas zonas de estacionamiento se publicará en un único sitio web oficial que se actualizará periódicamente.

2. La Comisión adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 23 bis para establecer normas más detalladas sobre el nivel de servicio y seguridad de las zonas enumeradas en el apartado 1 y sobre 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° 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (*2), los Estados miembros deben fomentar la creación de plazas de aparcamiento para los usuarios comerciales de la vía pública.

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

(*2) Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

2.2.8.2 Infracciones

Descanso diario insuficiente.	561- 8-2
Descanso diario insuficiente (DM)	561- 8-5
No tomar un descanso semanal suficiente.	561- 8-6

2.2.8.3 Control en carretera

Para llevar a cabo un control de conformidad, deben examinarse los registros del tacógrafo producidos (o los datos digitales) para identificar los períodos de descanso que formarían o constituirían períodos de descanso diario admisibles (11, 3+9 o 9 horas). Además, es necesario identificar los períodos de descanso semanal admisibles (24 horas, 45 horas, 45 horas + compensación).

Los agentes de control deben ser conscientes de que cualquier período de descanso superior a 9 horas puede suponer un descanso diario reducido más una compensación (véase "Normas de descanso semanal") y deben averiguar con el conductor si éste es el caso antes de evaluar el cumplimiento.

Los periodos de descanso diarios y semanales no pueden tomarse en un vehículo en movimiento. EC Q&A Parte II Respuesta a la pregunta.8 dice:

"El artículo 4, letra f), del Reglamento (CE) 561/2006 define el "descanso" como todo período ininterrumpido durante el cual el conductor puede disponer libremente de su tiempo. De esta definición se desprende claramente que un descanso diario o semanal reducido sólo puede tomarse en el vehículo cuando éste está parado, ya que es la única circunstancia que permite al conductor disponer libremente de su tiempo."

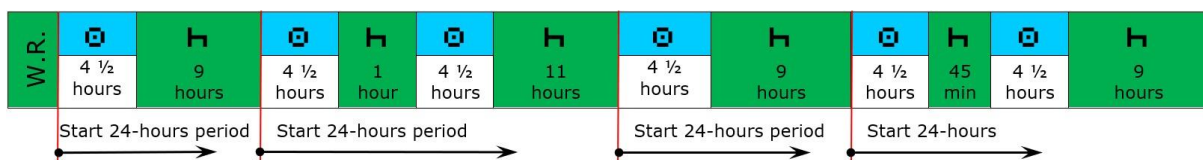
A. Normas de descanso diario

Por regla general, un nuevo período de 24 horas comienza después del último período de descanso semanal o diario.

Sin embargo, según la nota orientativa 7 (véase el anexo 1): *"en los casos en que los controladores se enfrenten a períodos de actividad posteriores a un período de descanso diario o semanal admisible, durante los cuales los conductores no cumplan un período de descanso diario admisible, se recomienda que los controladores:*

1. *dividir los períodos de actividad mencionados en períodos consecutivos de 24 horas a partir del final del último descanso diario o semanal admisible,*
- y*
2. *aplicar las normas sobre periodos de descanso diarios a cada uno de estos periodos de referencia de 24 horas".*

Un conductor debe completar un período de descanso diario normal (al menos 11 horas o 3+9 horas) o un período de descanso diario reducido (al menos 9 horas pero menos de 11 horas) en las 24 horas siguientes al último período de descanso semanal o diario **que cumpla los requisitos.**



Un conductor puede haber completado este requisito de descanso diario dentro de las 24 horas, momento en el que se inicia el siguiente período de 24 horas.

Entre los períodos de descanso semanal admisibles, un conductor podrá sustituir un período de

descanso diario normal por un período de descanso diario reducido un máximo de 3 veces. Si se supera este número, se habrá cometido una infracción de descanso diario normal en cada ocasión (aparte de las 3 ocasiones permitidas) en que se tome menos de 11 horas.

La duración de un periodo de descanso diario admisible puede ampliarse para que se considere un periodo de descanso semanal. De este modo, un conductor no está obligado a tomar un descanso diario y otro semanal al final de la semana.

Tripulación múltiple: Se aplican normas diferentes cuando más de un conductor opera como tripulación. Cada conductor está obligado a completar un periodo de descanso diario de al menos 9 horas en las 30 horas transcurridas desde el inicio del servicio tras un periodo de descanso semanal o diario. Para poder acogerse a esta excepción, debe haber al menos dos conductores a bordo del vehículo disponibles para conducir, excepto durante la primera hora (agregada), en la que un conductor puede conducir solo. Recuerde: el descanso no puede tomarse en un vehículo en movimiento.

Nota: Los registros del tacógrafo (si se conservan correctamente) mostrarán si un conductor ha estado conduciendo como parte de una tripulación. En las hojas de registro analógicas, los periodos de disponibilidad y descanso se registrarán en un vehículo en movimiento y un registro digital contendrá un indicador de "tripulación".

Las infracciones de los artículos 8.2 y 8.5 se detectan examinando cada período de 24 horas (o de 30 horas en caso de conducción en equipo múltiple) transcurrido desde el último descanso semanal o diario **habilitante**, para comprobar la duración del descanso ininterrumpido tomado. La duración de dicho período de actividad del conductor indica la gravedad de la infracción.

En el anexo III de la Directiva 2006/22/CE, los períodos de descanso diario insuficientes se clasifican de la siguiente manera (infracciones D1 a D9)

Periodo de descanso diario regular:

- $10h \leq \dots < 11h$ - una infracción menor.
- $8h30 \leq \dots < 10h$ - una infracción grave
- $\dots < 8h30$ - una infracción muy grave

Descanso diario reducido (si está permitido) o descanso multimanual:

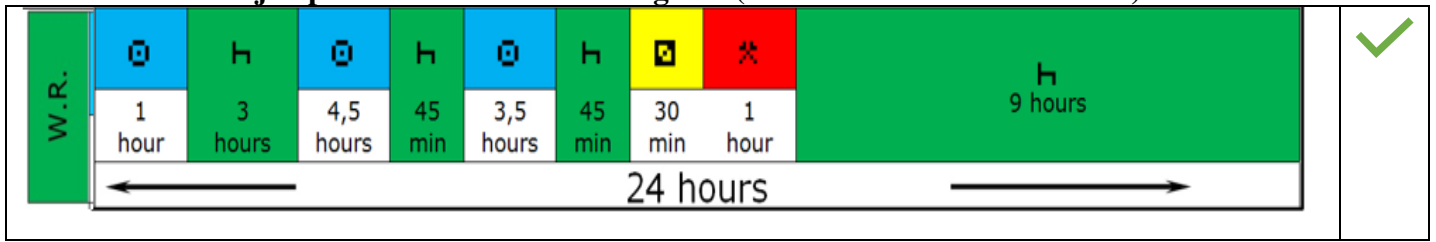
- $8h \leq \dots < 9h$ - una infracción menor
- $7h \leq \dots < 8h$ - una infracción grave.
- $\dots < 7h$ - una infracción muy grave

Cuando la parte de 9 horas de un período de descanso diario fraccionado se reduce en:

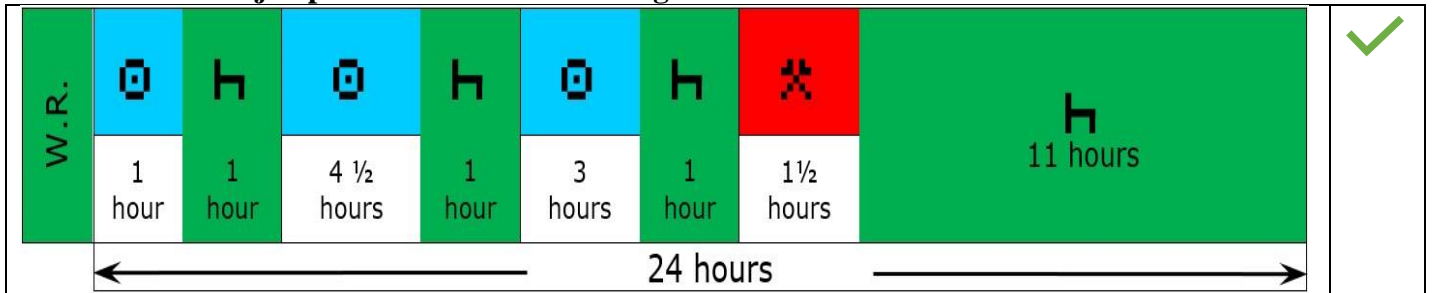
- $3h + [8h \leq \dots < 9h]$ - una infracción menor
- $3h + [7h \leq \dots < 8h]$ - una infracción grave
- $3h + [\dots < 7h]$ - una infracción muy grave

EJEMPLOS DE DESCANSOS DIARIOS

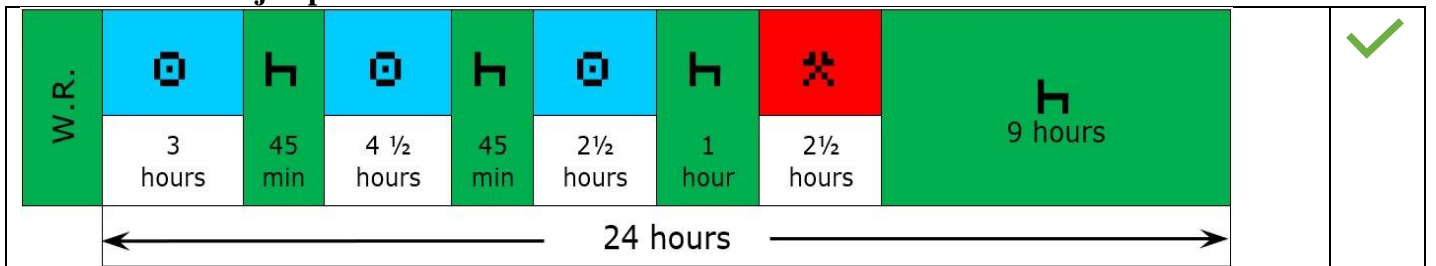
i. Ejemplo 1 - Descanso diario regular (Descanso diario fraccionado):



ii. Ejemplo 2 - Descanso diario regular:



iii. Ejemplo 3 - Reducción del descanso diario:



iv. Ejemplo 4 - Jornada del conductor inferior a 24 horas:



B. Norma de las dos semanas e indemnización

Un período de descanso semanal, tal como se define en el artículo 4, puede ser un descanso semanal regular de al menos 45 horas de duración o un descanso semanal reducido de al menos 24 horas (pero inferior a 45 horas) de duración.

Un conductor está obligado a iniciar un período de descanso semanal no más tarde de 144 horas (6X24 horas) desde la finalización del período de descanso semanal anterior.

En dos "semanas fijas" consecutivas (de lunes a domingo), un conductor debe tomar (o empezar) al menos:

- dos descansos semanales regulares (mínimo de 45 horas); O
- un descanso semanal regular (mínimo de 45 horas) y un descanso semanal reducido (mínimo de 24 horas)

Nota: Este número de descansos semanales es un requisito mínimo y pueden tomarse otros descansos semanales cualificados además de este requisito mínimo.

La reducción del período de descanso semanal debe compensarse con una reducción equivalente del descanso *en bloque*, vinculada a un período de descanso de al menos 9 horas antes del final de la 3ª semana siguiente a la semana en la que se produjo la reducción.

Nota: Al utilizar las nuevas normas de 4 semanas, tenga en cuenta que pueden aplicarse normas de compensación diferentes.

Un periodo de descanso semanal que abarque dos semanas puede contabilizarse en una de las dos, pero no en ambas.

No obstante, un periodo de descanso de una duración mínima de 69 horas puede considerarse como dos descansos semanales consecutivos (en semanas fijas distintas) siempre que no se infrinja la regla de 6x24(144) horas antes o después del periodo en cuestión.

Un control de conformidad realizado por un agente de control debe incluir los siguientes pasos:

- **Paso 1:** Empezando por el registro (datos) más antiguo producido, identifique dos periodos de descanso semanal (45 + 45, 45 + 24 o 24 + 45) en dos semanas fijas sucesivas cualesquiera. Si no hay dos periodos de descanso semanal que cumplan los requisitos, significa que se ha identificado una infracción.

Nota: Si no puede cumplir las condiciones del paso 1, también tiene que tener en cuenta la (nueva) norma de las 4 semanas para el viaje internacional. Vea la explicación más abajo, en el apartado Norma de las 4 semanas.

- **Paso 2:** Si hay suficientes periodos de descanso semanales, establecer que no hay más de 6 X 24 horas entre dos periodos de descanso semanales sucesivos. Si no es así, indica una infracción.

A continuación, avance una semana y comience a calcular de nuevo desde el paso 1.

- **Paso 3:** En caso de control en los locales de la empresa, es posible realizar una evaluación realista del cumplimiento de los requisitos de indemnización. En la carretera, sin embargo, estos controles se ven restringidos por el número limitado de registros que deben presentarse.

Nota: No basta con comprobar que el intervalo entre los descansos semanales no es superior a 6 X 24 horas.

Cuando se ha tomado un período de descanso dentro de una semana fija, pero se comprueba que su duración es insuficiente para cumplir con el requisito del Reglamento, también constituye una infracción.

La reducción de un descanso semanal reducido (cuando esté permitido) constituye una infracción. Categorización de la gravedad de la infracción (anexo III de la Directiva 2006/22/CE, infracciones D13, D14 y D15)

- $22h \leq \dots < 24h$ una infracción leve
- $20h \leq \dots < 22h$ una infracción grave.
- $\dots < 20h$ una infracción muy grave

La reducción de un descanso semanal regular constituye una infracción. Clasificación de la gravedad de la infracción según el anexo III de la Directiva 2006/22/CE (infracciones D16, D17 y D18):

- $42h \leq \dots < 45h$ una *infracción leve*
- $36h \leq \dots < 42h$ una *infracción grave*.
- $\dots < 36h$ una *infracción muy grave*

Al comprobar el cumplimiento de los requisitos de compensación, el agente debe intentar establecer cuándo se ha tomado la compensación por el descanso semanal reducido interrogando a la empresa o al conductor.

Para determinar si se cumple la norma relativa a "la semana 3rd siguiente, etc.", será necesario determinar a qué semana corresponde el descanso semanal (véase más arriba). El incumplimiento de los requisitos de compensación con respecto a un descanso semanal reducido hace que dicho descanso semanal sea insuficiente y constituya una infracción.

El control de conformidad de una tripulación múltiple requerirá que se examinen conjuntamente los registros de todos los conductores (si es posible) para verificar que se han cumplido las condiciones de la excepción de tripulación múltiple. En caso de que sólo se disponga de los registros de un conductor, seguirá siendo posible realizar una inspección limitada basada en el periodo de 30 horas.

Se prohíben los descansos semanales ordinarios y los descansos semanales de más de 45 horas tomados en compensación por los descansos semanales reducidos anteriores en un vehículo.

Los encargados de hacer cumplir la ley deben investigar de qué manera empleó el conductor su tiempo de descanso semanal. En caso de que se lo haya tomado en el vehículo, existe una infracción y debe ser sancionado (es decir, multa para la empresa). Cabe señalar que los agentes de control no pueden exigir facturas de hotel a los conductores para esta investigación. El artículo 34.3 del Reglamento (UE) n° 165/2014 establece que los Estados miembros no impondrán a los conductores la obligación de presentar formularios que acrediten sus actividades mientras se encuentren fuera del vehículo.

Estos periodos de descanso deben tomarse en un alojamiento adecuado para hombres y mujeres, con instalaciones sanitarias y para dormir adecuadas. A este respecto, pueden ser útiles las orientaciones de la Comisión Europea sobre alojamientos e instalaciones "respetuosos con las cuestiones de género" (véanse las preguntas y respuestas de la CE sobre la aplicación del Paquete de Movilidad 1 (parte 1), pregunta 5).

EJEMPLOS

i. Ejemplo 1: descanso semanal inadecuado:

En el periodo de 2 semanas que comprende la semana 2 y la semana 3 sólo hay un periodo de descanso semanal.

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 1		Week 2							Week 3						Week 4				
Work / driving	Red. weekly rest (week 1)	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Weekly rest (week 2)	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Red. weekly rest (week 4)	Work / driving	Work / driving	Work / driving
		6 24-hour periods							6 24-hour periods							3 24-hour periods			



ii. Ejemplo 2 - Descanso semanal correctamente tomado:

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 1		Week 2							Week 3						Week 4				
Weekly rest (week 1)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Weekly rest (week 2)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Red. weekly rest (week 3)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)
		6 24-hour periods							5 24-hour periods						4 24-hour periods				

S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 2								Week 3						Week 4				
Weekly rest	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Red. weekly rest	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Weekly rest	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	
	5 24-hour periods							6 24-hour periods							3 24-hour periods			



iii. Ejemplo 3 - Compensación del descanso semanal:

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S
Week 1		Week 2						Week 3						Week 4								
Red weekly rest (Week 1)	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Weekly rest (Week 2)	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Red weekly rest (Week 3)	Driving 3 hours	Driving 2 hours	Driving 9 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Weekly rest (Week 4) and compensation of reduced weekly rest		
	4					6							6						from Week 1			
	24-hour periods					24-hour periods							24-hour periods									
	Weekly driving time: 47 hours						Weekly driving time: 43 hours						Weekly driving time: 37 hours									
	Two weeks driving time: 90 hours												Two weeks driving time: 80 hours									



Preguntas y respuestas de la Comisión Europea sobre la aplicación del Paquete de Movilidad 1 (parte 2)

Pregunta nº 7: *¿Puede un conductor disfrutar de más de dos períodos de descanso semanal reducido dentro del período de referencia de cuatro semanas establecido en el artículo 8, apartado 6, párrafo tercero? ¿Deben compensarse todos los períodos de descanso semanal reducido?*

Respuesta: El término "al menos" significa que un conductor puede tomar más períodos de descanso semanales que el mínimo exigido durante los períodos de referencia de 2 o 4 semanas.

El apartado 6 del artículo 8 permite, en determinadas condiciones, tomar dos períodos de descanso semanal reducido en dos semanas consecutivas. Sin embargo, nada impide que un conductor tome otros periodos de descanso de 24 horas o más dentro de esas dos semanas consecutivas.

Cuando a lo largo de un período de referencia de 4 semanas un conductor toma más de 2 períodos de descanso semanal reducido, los períodos de descanso semanal reducido adicionales no tienen que compensarse. Por otra parte, no tienen ningún efecto sobre la obligación de compensación de los dos períodos de descanso semanal reducido, tal como exige el apartado 6 ter del artículo 8. En caso de más de dos períodos de descanso semanal reducido, el período de descanso semanal reducido que se tome más cerca del plazo exigido de seis períodos de 24 horas a partir del final del período de descanso semanal anterior establecido en el apartado 6 del artículo 8 debe considerarse el período de descanso semanal reducido que debe compensarse.

Por ejemplo, en un periodo de cuatro semanas consecutivas, un conductor puede tomar los periodos de descanso semanales mínimos exigidos en combinación con periodos de descanso adicionales en la siguiente secuencia:

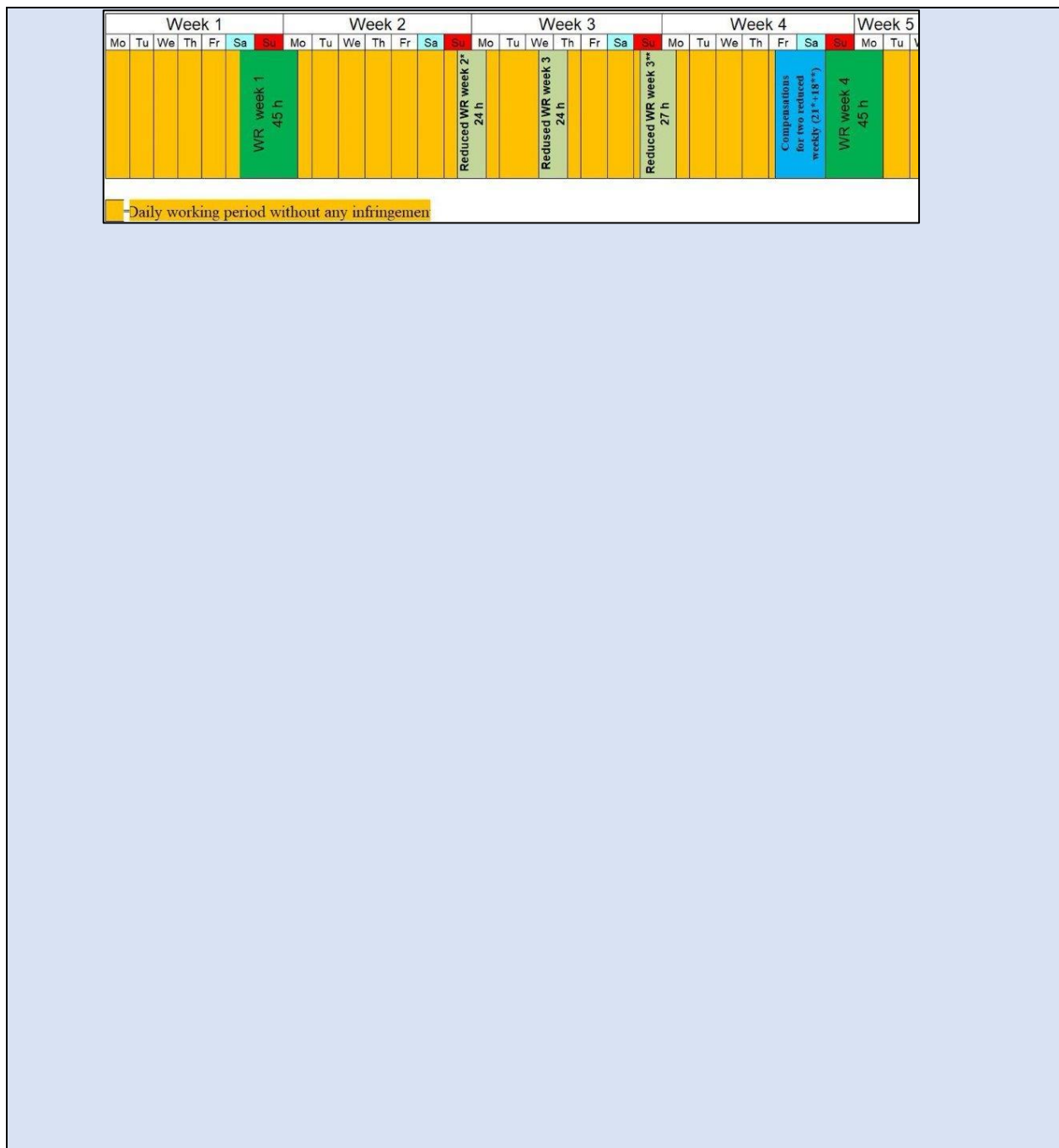
Semana 1: 45 horas (por ejemplo, de sábado a lunes)

Semana 2: 24 horas (como muy tarde: domingo - lunes)

Semana 3: 24 horas (por ejemplo, miércoles-jueves) y 27 horas (como máximo: domingo-lunes)

Semana 4: 21+18 (viernes-domingo) +45 horas (como máximo: domingo-martes) (los descansos de 21h y 18h son compensaciones por dos descansos semanales reducidos tomados en las semanas 2 y 3 (domingo-lunes), de conformidad con el apartado 6b del artículo 8, mientras que el descanso adicional tomado en la semana 3 (miércoles-jueves) no tiene que ser compensado).

Véase el gráfico siguiente:



C. Regla de las 4 semanas: Artículo 8.6 descansos semanales en viajes internacionales

La "regla de las 4 semanas" es una excepción a la "regla de las 2 semanas" que establece que en dos semanas consecutivas, un conductor puede tomar (o empezar) al menos (véase la sección B):

- dos descansos semanales regulares (mínimo de 45 horas); O
- un descanso semanal regular (mínimo de 45 horas) y un descanso semanal reducido (mínimo de 24 horas).

cuando se cumplan determinadas condiciones.

Para aplicar la regla de las 4 semanas, se pueden seguir los siguientes pasos:

- **Paso 1:** Examinar si se cumple la norma de las 2 semanas.
- **Paso 2:** Si no se infringe la regla de las 2 semanas, detenga el control de los descansos semanales.
- **Paso 3:** Si no se cumple la regla de las 2 semanas, estudie si se cumplen las condiciones para aplicar la regla de las 4 semanas.

Condiciones en las que se aplica la regla de las 4 semanas:

- los conductores se dedican al transporte internacional de mercancías (no de pasajeros): los conductores se dedican al transporte internacional cuando inician los dos períodos consecutivos de descanso semanal reducido fuera del Estado miembro del establecimiento del empresario y del país del lugar de residencia de los conductores.
- los conductores tomen dos descansos semanales reducidos consecutivos fuera del Estado miembro de establecimiento, siempre que hayan tomado al menos cuatro descansos semanales en cuatro semanas consecutivas, de los cuales al menos dos deberán ser descansos semanales regulares. **En la práctica, esto significa comprobar 2 descansos semanales regulares antes y después de los dos descansos semanales reducidos.**

Paso 4: Si no se cumplen las condiciones anteriores, se infringe la norma de las 2 semanas en virtud del apartado 6 del artículo 8.

- **Paso 5:** Si se cumplen las condiciones anteriores, continúe comprobando el cumplimiento de la regla de las 4 semanas.
- **Paso 6:** Si no se detecta infracción de la regla de las 4 semanas, entonces en las 4 semanas consideradas tampoco hay infracción de la regla de las 2 semanas. Vuelva al paso 1 y repita el cálculo a partir de la semana siguiente.
- **Paso 7:** Si se detecta una infracción de la norma de las 4 semanas, elabore un informe al respecto. Tenga en cuenta que, en este caso, la infracción de la norma de las 2 semanas ya no debe tenerse en cuenta. Vuelva al paso 1 y repita el cálculo a partir de la semana siguiente.

EJEMPLOS

Nota: Símbolos utilizados en los siguientes ejemplos de esta sección del documento:

R

Indica un período de descanso de 24 horas, a menos que se indique lo contrario. En caso de que se tome un descanso de menos de 24 horas, se indicará especificando el número de horas por el que se toma el descanso. **R16** Por ejemplo, un descanso de 16 horas se especificará como

C

Indica el número de horas tomadas como compensación por el descanso semanal reducido.

i. Ejemplo 1:

International Journey								
Week	Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su	Sum
1						R	R	48
2							R	24
3			R				R27	24+27
4				C21	C18	R	R	87
5			R					24
6		R	R					48

Empiece a comprobar el cumplimiento de la norma de las 2 semanas:

- ✓ En las semanas 1 y 2, encontramos un descanso semanal regular (48 h) y uno reducido (24 h); por lo tanto, no hay infracción.
- ✓ En la semana 2 y 3, encontramos un descanso semanal reducido (24 h) y un descanso semanal reducido (24 + 27 h); por lo tanto, **se incumple** la regla de las 2 semanas.

Dado que se incumple la regla de las 2 semanas en las semanas 2 y 3, compruebe si se cumplen las condiciones para aplicar la regla de las 4 semanas:

- ✓ Se cumple la condición de que los conductores se dediquen al transporte internacional de mercancías.
- ✓ Compruebe ahora si se cumple la condición de tener 4 descansos semanales en 4 semanas cualesquiera (de los cuales al menos 2 sean regulares). Para ello, considere siempre *2 semanas antes y después de los 2 descansos semanales* reducidos. Al hacerlo, vemos que en las semanas 1 a 4 también se cumple esta condición.

Ahora empiece a comprobar el cumplimiento de la regla de las 4 semanas (empiece en la semana 1):

- ✓ La semana 1 tiene un descanso semanal normal. Las semanas 2 y 3 tienen descansos semanales reducidos y se compensan antes de un descanso semanal normal en la semana 4; por lo tanto, no se infringe la regla de las 4 semanas.
- ✓ En las semanas 1 a 4, dado que no se infringe la regla de las 4 semanas, tampoco consideramos infringida la regla de las 2 semanas.

Ahora vuelva al paso 1 y comience en la semana siguiente (es decir, de la semana 2 a la 5)

- ✓ Después de seguir los pasos, vemos que en las semanas 2 a 5 no se cumplen las condiciones para aplicar la regla de las 4 semanas (semana 2 y 3 - descanso semanal reducido, semana 4 es de 45 horas y semana 5 es de descanso semanal reducido).
- ✓ Dado que las condiciones para aplicar la regla de las 4 semanas no se cumplen en las semanas 2 a 5, sólo penalizamos la infracción de la regla de las 2 semanas en las semanas 2 y 3.

ii. **Ejemplo 2:**

Week	Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su	Sum
1		R	R16					40
2	R				R	R		24 + 48
3				R				24
4				R				24
5		C21	C21	R	R	R	R	42 + 75
6	R							45
7	R						R	24+24
8							R	48
9	R						R	24

Empiece por comprobar el cumplimiento de la norma de las 2 semanas:

- ✓ En las semanas 1 y 2 encontramos un descanso semanal reducido (40 h) y uno regular (24 + 48 h), por lo que se cumple la regla de las 2 semanas.
- ✓ En las semanas 2 y 3 encontramos un descanso semanal regular (24+ 48 h) y uno reducido (24 h), por lo que se cumple la regla de las 2 semanas.
- ✓ En las semanas 3 y 4, encontramos dos descansos semanales reducidos de 24 horas cada uno, por lo que **se incumple** la regla de las 2 semanas.

Dado que se incumple la regla de las 2 semanas en las semanas 3 y 4, compruebe si se cumplen las condiciones para aplicar la regla de las 4 semanas:

- ✓ Se cumple la condición de que los conductores se dediquen al transporte internacional de mercancías.
- ✓ Compruebe ahora si se cumple la condición de tener 4 descansos semanales en 4 semanas cualesquiera (de los cuales al menos 2 sean regulares). Para ello, considere siempre *2 semanas antes y después de los 2 descansos semanales reducidos*. Al hacerlo, vemos que

- En las semanas 1 a 4 no se cumple esta condición, **por lo que existe una infracción de la regla de las 2 semanas que debe penalizarse.**
- En las semanas 2 a 5 se cumple esta condición.
- En las semanas 3 a 6 se vuelve a cumplir esta condición.

Ahora empiece a comprobar el cumplimiento de la regla de las 4 semanas en las semanas en las que se cumplan las condiciones:

- ✓ **En las semanas 2 a 5** - La semana 2 tiene un descanso semanal regular. Las semanas 3 y 4 tienen dos descansos semanales reducidos y se compensan en la semana 5 antes de un descanso semanal normal, por lo que no se infringe la regla de las 4 semanas. Dado que no se infringe la regla de las 4 semanas, tampoco se considera infringida la regla de las 2 semanas.
- ✓ **De la semana 3 a la 6** - Las semanas 3 y 4 tienen descansos semanales reducidos y se compensan en la semana 5 antes de un descanso semanal normal, por lo que no se infringe la regla de las 4 semanas. Dado que no se infringe la regla de las 4 semanas, tampoco se considera infringida la regla de las 2 semanas.

Para el resto de las semanas:

- ✓ Si tomamos las semanas 6 y 7 no se infringe la regla de las 2 semanas.
- ✓ Si tomamos las semanas 7 y 8 no se infringe la regla de las 2 semanas.
- ✓ Si tomamos las semanas 8 y 9 no se infringe la regla de las 2 semanas.

Así pues, la infracción de la regla de las 2 semanas en las semanas 3 y 4 sólo se penaliza en el caso de las semanas 1 a 4, en las que no se cumplen las condiciones para aplicar la regla de las 4 semanas. Para los demás periodos (es decir, de la semana 2 a la 5 y de la semana 3 a la 6), la infracción de la regla de las 2 semanas no se penaliza, porque se cumplió la regla de las 4 semanas.

iii. Ejemplo 3:

Week	Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su	Sum
1	R	R						48
2	R					R	R	24+48
3						R	R	48
4						R		24
5						R		24
6					R	R		48

Empiece por comprobar el cumplimiento de la norma de las 2 semanas:

- ✓ En la semana 1 y 2 encontramos un descanso semanal regular (48 h) y otro regular (24 + 48 h), por lo que no hay infracción.
- ✓ En la semana 2 y 3 encontramos un descanso semanal regular (24 + 48 h) y otro regular (48 h), por lo que no hay infracción.
- ✓ En la semana 3 y 4 encontramos un descanso semanal regular (48 h) y otro reducido (24 h), por lo que no existe infracción.
- ✓ En las semanas 4 y 5, encontramos 2 descansos semanales reducidos de 24 horas cada uno, **por lo que no se cumple la regla de las 2 semanas.**

Dado que se incumple la regla de las 2 semanas en las semanas 4 y 5, compruebe si se cumplen las condiciones para aplicar la regla de las 4 semanas:

- ✓ Se cumple la condición de que los conductores se dediquen al transporte internacional de mercancías.
- ✓ Compruebe ahora si se cumple la condición de tener 4 descansos semanales en 4 semanas cualesquiera (de los cuales al menos 2 sean regulares). Para ello, considere siempre *2 semanas antes y después de los 2 descansos semanales reducidos*. Haciendo esto vemos que
 - En las semanas 2 a 5 se cumple esta condición.
 - En las semanas 3 a 6 se cumple esta condición.

Ahora Empiece a comprobar el cumplimiento de la regla de las 4 semanas en las semanas en las que se cumplan las condiciones:

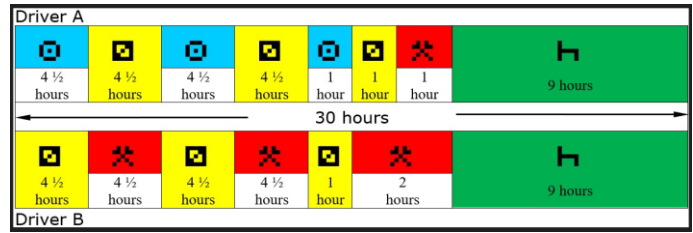
- ✓ Vemos que hay una infracción de la regla de las 4 semanas porque en la semana 6, antes de empezar el descanso semanal regular, no encontramos la compensación por los descansos semanales reducidos tomados en las semanas 4 y 5; **hay una infracción del segundo párrafo del artículo 8.6b.**
- ✓ En este caso, dado que se ha detectado y sancionado una infracción de la regla de las 4 semanas, la infracción de la regla de las 2 semanas ya no debería considerarse.

Nota: la empresa está obligada a organizar el trabajo del conductor de manera que éste pueda tomarse la indemnización y el descanso habitual en su domicilio. Esto no es una obligación para el conductor. La empresa debe conservar las pruebas de esta obligación y el cumplimiento de la misma debe comprobarse durante los controles de la empresa y no durante los controles en carretera.

D. Multipantalla

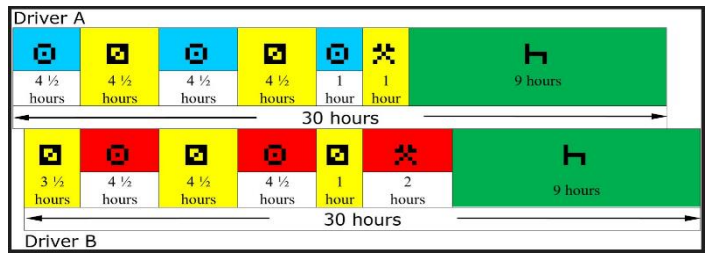
Ejemplos de tripulación múltiple: los siguientes ejemplos muestran posibles distribuciones de las actividades de los conductores que actúan como tripulación en cumplimiento del presente Reglamento.

i. Ejemplo 1:



ii. Ejemplo 2:

En el caso que se muestra a continuación, el conductor A conduce solo durante 1 hora antes de que se le una el conductor B, lo que está permitido en el marco de la conducción múltiple.



iii. Ejemplo 3:

En el caso siguiente, el conductor A ha realizado "otro trabajo" durante 2 horas y media, después ha empezado a conducir y el conductor B se ha unido a él una hora más tarde. Hay que tener en cuenta, sin embargo, que si se reanuda el viaje con varios conductores, el conductor B no puede reanudar la conducción hasta que el conductor A complete su descanso diario. El conductor B podría realizar otro trabajo durante 1 hora.



iv. Ejemplo 4:

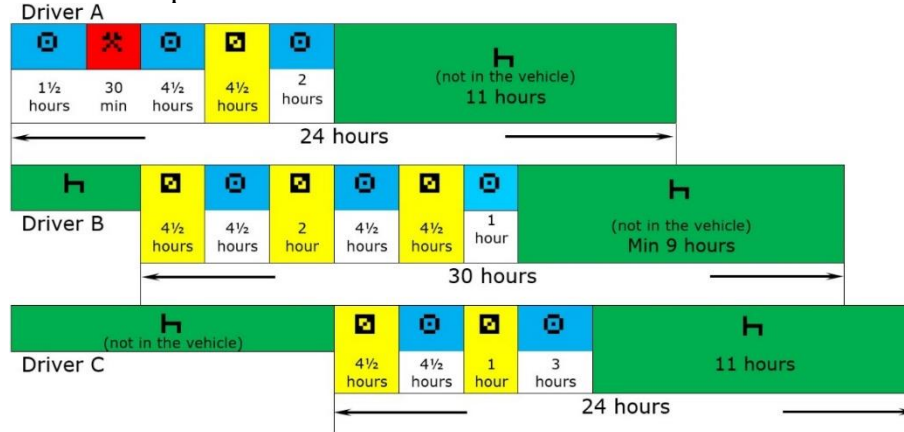
Del mismo modo, también es admisible la siguiente distribución de actividades.



v. **Ejemplo 5:**

El ejemplo siguiente muestra cómo un vehículo podría ser conducido por 3 conductores. El conductor A no se encuentra en una situación de conducción múltiple porque ha conducido 1,5 horas sin otro conductor a bordo. El conductor C no está en una situación de conducción múltiple porque condujo 3 horas sin otro conductor a bordo. Por lo tanto, sólo el conductor B se encuentra en una situación de "multi-management", ya que mientras conducía siempre iba acompañado de otro conductor.

Nota: No se puede descansar en un vehículo en movimiento.



2.2.8.4 Regla de los 12 días

El artículo 8, apartado 6 bis, del Reglamento (CE) nº 561/2006 incluye una excepción para que los conductores que efectúen un solo viaje discrecional de transporte internacional de viajeros puedan aplazar su período de descanso semanal hasta el final del duodécimo día. El cómputo de 12 días comienza al final del descanso semanal y cuenta hasta 12 períodos consecutivos de 24 horas a partir de entonces. La excepción también exige que el conductor tome un periodo de descanso regular de 45 horas antes del inicio del viaje. Para que el conductor tenga derecho a posponer el descanso semanal, debe cumplir **todos los** requisitos:

- (a) el servicio dure al menos 24 horas consecutivas en un Estado miembro o en un tercer país al que se aplique el presente Reglamento distinto de aquel en el que se inició el servicio; (
- b) el conductor se acoja a la excepción:
 - (i) o bien dos periodos regulares de descanso semanal;
 - (ii) o ii) 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 período equivalente de descanso tomado en bloque antes del final de la tercera semana siguiente al final del período de excepción;
- (c) después del 1 de enero de 2014, el vehículo esté equipado con un aparato de control conforme a los requisitos del anexo IB del Reglamento (CEE) nº 3821/85, y
- (d) después del 1 de enero de 2014, si se conduce durante el período comprendido entre las 22.00 y las 06.00 horas, el vehículo tiene varios ocupantes o el período de conducción mencionado en el artículo 7 se reduce a tres horas (**nota: tenga en cuenta que la reducción del tiempo de conducción ininterrumpida no es una infracción, sino un requisito**).

Durante la conducción desde las 22.00 horas de la noche hasta las 06.00 horas de la mañana, si el vehículo lleva una sola persona, el período de conducción no puede ser superior a 3 horas. Esta es una condición de la norma de los 12 días y no puede incumplirse.

En caso de incumplimiento de estos requisitos, el conductor está obligado a tomar un período de descanso semanal normal, tal como se define en el apartado 6 del artículo 8 y, por consiguiente, las infracciones serán infracciones de descanso semanal.

2.2.8.5 Interrupciones de emergencia de los periodos de descanso

Normalmente, una interrupción del periodo de descanso diario o semanal constituye una infracción (excepto en el caso de la regla del "transbordador" - véase el apartado 2.2.9.1). En caso de emergencia, o por orden de la policía u otra autoridad, es aceptable que un conductor interrumpa su período de descanso durante unos minutos para reposicionar o reubicar su vehículo (véase el anexo, nota orientativa 3). La interrupción debe registrarse, si es necesario, manualmente, con una anotación de la autoridad que da las instrucciones. Esto no debe considerarse una infracción.

2.2.9 **Artículo 9**

2.2.9.1 Texto

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 8, cuando un conductor acompañe a un vehículo que sea transportado por transbordador o tren y se tome un período de descanso diario normal o un período de descanso semanal reducido, dicho período podrá ser interrumpido como máximo dos veces por otras actividades que no excedan de una hora en total. Durante ese período de descanso diario normal o de descanso semanal reducido, el conductor tendrá acceso a un camarote, litera o litera a su disposición.

Por lo que se refiere a los períodos de descanso semanales regulares, esta excepción sólo se aplicará a los viajes en transbordador o tren cuando (a) el viaje esté programado para 8 horas o más, y b) el conductor tenga acceso a un camarote en el transbordador o en el tren.

2. El tiempo empleado en desplazarse a un lugar para hacerse cargo de un vehículo incluido en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, o en regresar de dicho lugar, cuando el vehículo no se encuentre ni en el domicilio del conductor ni en el centro de operaciones del empresario en el que el conductor tenga su base habitual, no se computará como descanso o pausa, a menos que el conductor viaje en un transbordador o tren y tenga acceso a un camarote, litera o litera.

3. El tiempo empleado por un conductor en conducir un vehículo no incluido en el ámbito de aplicación del presente Reglamento hacia o desde un vehículo incluido en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, que no se encuentre en el domicilio del conductor o en el centro operativo del empresario en el que el conductor tenga su base habitual, se computará como otro trabajo.

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 de evaluación del uso de los sistemas de conducción autónoma

en los Estados miembros. Dicho informe se centrará, en particular, en el impacto potencial de dichos sistemas sobre las normas relativas a los tiempos de conducción y descanso. Dicho informe irá acompañado, si procede, de una propuesta legislativa de modificación del presente Reglamento.

Preguntas y respuestas de la Comisión Europea sobre la aplicación del Paquete de Movilidad 1 (parte 1)

Pregunta nº 7 El conductor que acompaña a un vehículo transportado por transbordador o tren, durante un viaje de 8 horas o más, y que tiene acceso a una cabina dormitorio, ¿debe tomar las demás partes del descanso semanal normal en un alojamiento adecuado, o se le permite pasar estas partes del descanso semanal normal en el vehículo?

Respuesta: *De conformidad con el artículo 8, apartado 8, del Reglamento (CE) nº 561/2006, los períodos de descanso semanal normal y cualquier período de descanso semanal de más de 45 horas tomado en compensación por períodos de descanso semanal reducidos anteriores no deben tomarse en un vehículo. Deben tomarse en un alojamiento adecuado, tal como se detalla en el Reglamento.*

El apartado 1 del artículo 9 del Reglamento trata de la situación en la que un conductor acompaña a un vehículo que es transportado por transbordador o tren, y en este contexto establece determinadas excepciones. Aunque se refiere al artículo 8 en su conjunto, no permite establecer excepciones a la prohibición establecida en el apartado 8 del artículo 8, de tomar determinados tipos de descanso en el vehículo. En cambio, como se desprende de sus términos, las excepciones permitidas en virtud del mismo sólo pueden referirse a la posibilidad de "interrumpir" determinados períodos de descanso, es decir, un período de descanso diario regular, un período de descanso semanal reducido o un descanso semanal regular. Por lo tanto, sólo establece excepciones a la disposición según la cual un "descanso" constituye "todo período ininterrumpido durante el cual el conductor puede disponer libremente de su tiempo".

En consecuencia, el conductor no podrá, antes de embarcar y/o después de desembarcar del transbordador/tren, pasar una parte de su descanso semanal habitual en el vehículo.

2.2.9.2 Infracciones

Descanso diario insuficiente	561- 8-2
No llevar un registro	561- 6-5
No tomar un descanso semanal suficiente.	561- 8-6

2.2.9.3 Control en carretera

- Esta excepción permite a un conductor interrumpir un período de descanso diario normal (11 horas o 3+9 horas) y un período de descanso semanal reducido un máximo de **dos veces** cuando acompaña a un vehículo en un tren o un transbordador. El total de estas interrupciones no podrá exceder de 1 hora.
- Durante el período de descanso diario normal o el período de descanso semanal reducido, el conductor debe tener acceso a una cabina dormitorio, una litera o una litera. Cuando un descanso semanal regular se vea interrumpido por un viaje en ferry o tren, solo se aceptará la cabina dormitorio y el viaje programado tendrá una duración mínima de 8 horas.

- Para comprobar el cumplimiento de los detalles de esta excepción, identifique el período de descanso diario que se interrumpe y compruebe que su duración acumulada no es superior a 1 hora y que los componentes de los períodos de descanso diario interrumpidos siguen constituyendo en conjunto un período de descanso diario normal.

En caso de hacer uso de esta excepción con respecto al período de descanso semanal regular, el viaje en transbordador o tren deberá estar programado para una duración de 8 horas o más. Esta excepción puede utilizarse en el ámbito del Reglamento (CE) nº 561/2006 o del TCA. En caso de que el viaje entre en el ámbito de aplicación del AETR, el descanso en transbordador o tren sólo podrá interrumpirse para el descanso diario normal.

- Para poder interrumpir el tiempo de descanso diario, de conformidad con el artículo 9.1, el conductor debe utilizar el símbolo de transbordador/tren del tacógrafo según lo prescrito en el artículo 34. 5 b del Reglamento 165/2014.

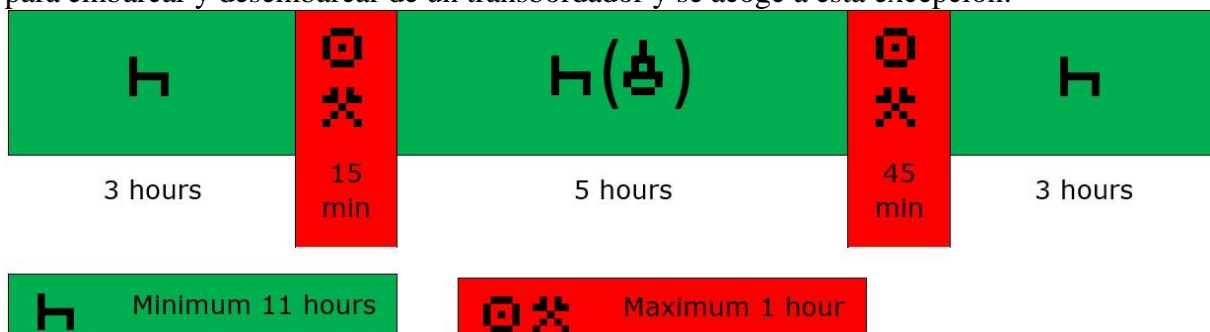
Los agentes de control también pueden solicitar la presentación de un billete de ferrocarril o de transbordador para contribuir a la validación de la excepción, aunque los agentes deben ser conscientes de que el conductor no está obligado a presentar dichos billetes (artículo 34, apartado 3, del Reglamento (UE) nº 165/2014); además, las compañías de transbordadores no siempre expiden billetes.

Si no se cumplen estas condiciones, se ha cometido una **infracción del descanso diario** (véase el artículo 8) y esta infracción continúa hasta que se toma un período de descanso diario admisible. (Véase también el anexo 1, nota orientativa 7 de la Comisión Europea).

EJEMPLOS

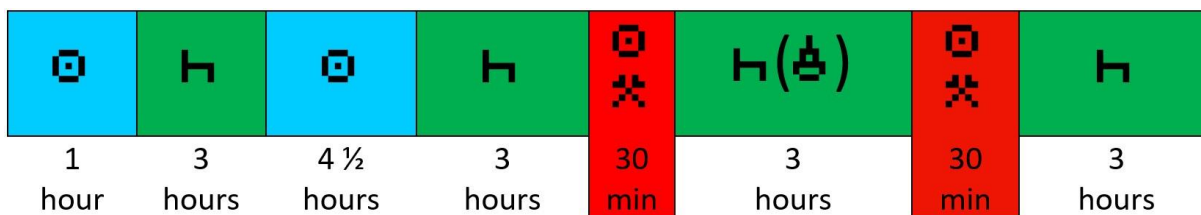
i. Ejemplo 1 -

A continuación figura un ejemplo que muestra cómo se interrumpe un descanso diario habitual para embarcar y desembarcar de un transbordador y se acoge a esta excepción:



Nota: La suma del tiempo de descanso debe ser de al menos 11 horas y la suma de las dos interrupciones no debe ser superior a una hora. La conducción realizada durante dicha interrupción no puede, de conformidad con el Reglamento, aplicarse al período de conducción diario que se aplica antes y después del descanso diario interrumpido, sin embargo cuenta para los límites de conducción semanal y bisemanal. La compensación del descanso semanal puede añadirse a un descanso diario tomado de esta manera.

ii. Ejemplo 2 - Interrupción (ferry) de un descanso fraccionado:

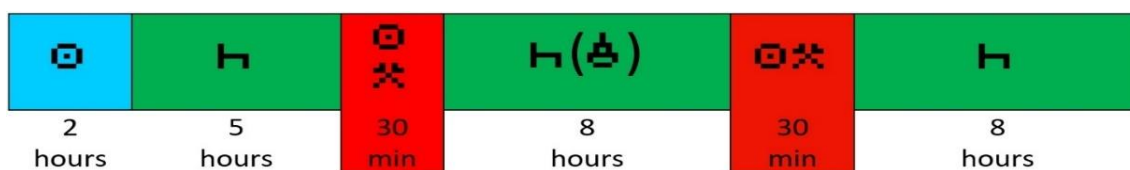


Nota: Debe tenerse en cuenta que estas interrupciones no son admisibles cuando se toma un descanso diario de 9 horas durante un viaje con varios conductores. Para poder acogerse a esta excepción, los conductores de varios vehículos deben tomar un descanso diario **regular de al menos 11 horas**.

iii. **Ejemplo 3 -**

A continuación figura un ejemplo que muestra cómo se interrumpe un descanso semanal regular para embarcar y desembarcar de un transbordador y se acoge a esta excepción.

Día 1:



Día 2:

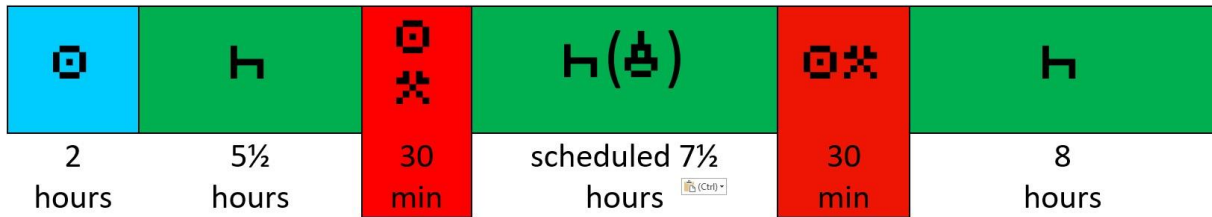


Nota: La suma del tiempo de descanso debe ser de al menos 45 horas, la suma de las dos interrupciones no debe ser superior a una hora y el viaje en ferry o tren debe estar programado para 8 horas o más. El conductor debe tener acceso a un camarote para dormir en el transbordador o en el tren. No se permite tomar en el vehículo parte del descanso semanal regular indicado anteriormente.

Esta norma es aplicable en caso de Reglamento (CE) nº 561/2006 y TCA. Si el viaje se realiza en el marco del AETR, esta norma no puede aplicarse.

vi. **Ejemplo 4 - Una interrupción irregular (ferry) de un descanso semanal regular:**

Día 1:



Día 2:



Nota: El ejemplo es casi igual que el anterior. La diferencia es la duración del viaje en ferry o tren. Como la duración del viaje "programado" es inferior a 8 horas, no se permite la aplicación de la excepción.

- Un conductor que se desplaza a un lugar concreto, distinto del centro de explotación del empresario, que éste le indica, para hacerse cargo y conducir un vehículo equipado con tacógrafo está cumpliendo una obligación para con su empresario y, por tanto, no puede disponer libremente de su tiempo. Por consiguiente, todo tiempo de desplazamiento hacia o desde un lugar que no sea el domicilio del conductor ni el centro de explotación del empresario y en el que el conductor se haga cargo de un vehículo incluido en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006 o lo abandone, independientemente de que el empresario haya dado instrucciones sobre cuándo y cómo desplazarse o de que esa decisión haya sido tomada por el conductor, debe registrarse como "disponibilidad" u "otro trabajo", en función de la legislación de los Estados miembros (véase la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-124/09, Smit Reizen²³).

Asimismo, debe registrarse como "otro trabajo" todo el tiempo dedicado por un conductor a conducir un vehículo, que no entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006, hacia o desde un lugar que no sea el centro de operaciones habitual de su empleador ni el domicilio del conductor y en el que el conductor deba hacerse cargo o abandonar un vehículo que entra en el ámbito de aplicación del presente Reglamento. (Véase también el anexo, nota orientativa 2).

Esto significa, en teoría, que un conductor que complete su jornada laboral fuera de su lugar habitual de trabajo no puede realizar ninguna otra tarea, como conducir hasta su casa, sin registrar esta actividad y puede estar cometiendo una infracción.

²³ TJUE, sentencia de 29 de abril de 2010, asunto C-124/09.



Cuando existan sospechas de que se han llevado a cabo actividades incluidas en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006 pero no se han registrado (como la conducción sin carné), deberá interrogarse al conductor para que aclare exactamente qué actividades se han realizado durante esos períodos de tiempo.

Los registros que muestren que un conductor finalizó sus tareas en un lugar y las reanudó al día siguiente en un lugar diferente pueden indicar un incumplimiento del registro de actividades establecido en este artículo.

Los conductores que asumen el control de un vehículo lejos de su domicilio o de su lugar habitual de trabajo deben ser interrogados sobre el trayecto de recogida del vehículo con el fin de determinar si el conductor no ha registrado todas sus actividades.

No registrar las actividades incluidas en el ámbito de aplicación es una infracción del artículo 34 del Reglamento (UE) nº 165/2014 y está tipificada como *infracción muy grave* según la Directiva 2006/22/CE.

2.2.10 Artículo 10

2.2.10.1 Texto

1. *Las empresas de transporte no podrán conceder a los conductores que empleen o que pongan a su disposición ningún pago, ni siquiera en forma de prima o complemento salarial, relacionado con las distancias recorridas, la velocidad de entrega y/o la cantidad de mercancías transportadas, si dicho pago es de tal naturaleza que ponga en peligro la seguridad vial y/o fomente la infracción del presente Reglamento.*

2. *La empresa de transporte organizará el trabajo de los conductores a que se refiere el apartado 1 de forma que éstos puedan cumplir las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 3821/85 y del capítulo II del presente Reglamento. La empresa de transporte instruirá adecuadamente al conductor y efectuará controles periódicos para garantizar el cumplimiento del Reglamento (CEE) nº 3821/85 y del capítulo II del presente Reglamento.*

3. *La empresa de transporte será responsable de las infracciones cometidas por los conductores de la empresa, aunque la infracción se haya cometido en el territorio de otro Estado miembro o de un tercer país. Sin perjuicio del derecho de los Estados miembros a considerar plenamente responsables a las*

empresas de transporte, los Estados miembros podrán condicionar esta responsabilidad a la infracción de los apartados 1 y 2 por parte de la empresa. Los Estados miembros podrán tener en cuenta cualquier prueba que demuestre que la empresa de transporte no puede ser considerada razonablemente responsable de la infracción cometida.

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

5.

a) Las empresas de transporte que utilicen vehículos equipados con aparatos de control conformes al Anexo IB del Reglamento (CEE) n° 3821/85 y que entren en el ámbito de aplicación del presente Reglamento deberán

(i) velar por que todos los datos se descarguen de la unidad instalada en

el vehículo y de la tarjeta de conductor con la regularidad que estipule el Estado miembro y por que los datos pertinentes se descarguen con mayor frecuencia, de forma que se garantice la descarga de todos los datos relativos a las actividades realizadas por o para dicha empresa;

ii) velar por que todos los datos descargados tanto de la unidad instalada en el vehículo como de la tarjeta de conductor se conserven durante al menos los doce meses siguientes al registro y, en caso de que un inspector lo solicite, dichos datos sean accesibles, directamente o a distancia, desde los locales de la empresa;

(b) a efectos del presente apartado, el término "descargado" se interpretará con arreglo a la definición que figura en la letra s) del Capítulo I del Anexo IB del Reglamento (CEE) n° 3821/85;

c) el plazo máximo en el que deberán descargarse los datos pertinentes con arreglo al inciso i) de la letra a) será decidido por la Comisión con arreglo al procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 24.

2.2.10.2 Infracciones

Infracciones de los operadores por no proteger los datos del tacógrafo.

2.2.10.3 Control en carretera

Este artículo impone obligaciones a los operadores. Las infracciones detalladas aquí en los apartados 1, 2 y 4 no pueden detectarse o investigarse adecuadamente de forma realista durante los controles en carretera y es mejor dejar que se investiguen durante los controles de los operadores llevados a cabo en sus locales, donde es probable que haya acceso a las pruebas necesarias. En caso de sospecha de infracción del Reglamento (CE) n° 561/2006 en relación con operaciones de transporte transfronterizo, es una buena práctica remitir toda la información recopilada a las autoridades de control del Estado miembro de establecimiento.

En cuanto a las infracciones contempladas en el apartado 3 ("responsabilidad del operador"), será necesario consultar la legislación nacional de cada Estado miembro.

No obstante, la información recopilada en los controles en carretera puede ser útil para que el Estado miembro identifique a los operadores que pueden necesitar una investigación.

La infracción prevista en el apartado 5 se refiere a las obligaciones de un operador de descargar y proteger datos digitales y, por lo tanto, es pertinente principalmente durante las investigaciones de empresas.

2.2.11 **Artículo 11**

2.2.11.1 Texto

Los Estados miembros podrán prever pausas y períodos de descanso mínimos más largos o tiempos máximos de conducción más cortos que los establecidos en los artículos 6 a 9 para los transportes por carretera efectuados íntegramente en su territorio. Para ello, los Estados miembros tendrán en cuenta los convenios colectivos u otros acuerdos pertinentes entre los interlocutores sociales. No obstante, el presente Reglamento seguirá siendo aplicable a los conductores que efectúen transportes internacionales. Sin cambios MP I

2.2.11.2 Infracciones

Ninguno

2.2.11.3 Control en carretera

Aunque cada Estado miembro puede establecer límites más estrictos que los impuestos por el Reglamento (CE) n° 561/2006, los límites impuestos por este Reglamento siguen aplicándose a los viajes internacionales.

Deben seguir aplicándose los controles estándar a los conductores/vehículos en viajes internacionales.

Los controles de aplicación en aquellos Estados miembros que tengan un régimen más estricto para los viajes nacionales se llevarán a cabo de conformidad con su propia legislación nacional.

2.2.12 Artículo 12

2.2.12.1 Texto

Siempre que ello no comprometa la seguridad vial y para permitir que el vehículo llegue a un punto de parada adecuado, el conductor podrá apartarse de lo dispuesto en los artículos 6 a 9 en la medida necesaria para garantizar la seguridad de las personas, del vehículo o de su carga. El conductor indicará manualmente el motivo de dicha 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 ponga en peligro la seguridad vial, en circunstancias excepcionales, el conductor también puede apartarse de lo dispuesto en los apartados 1 y 2 del artículo 6 y en el apartado 2 del artículo 8 superando el tiempo de conducción diario y semanal en hasta una hora para llegar al centro operativo del empresario o al lugar de residencia del conductor para tomar un descanso semanal.

En las mismas condiciones, el conductor puede superar el tiempo de conducción diario y semanal en un máximo de dos horas, siempre que se haya tomado una pausa ininterrumpida de 30 minutos inmediatamente antes de la conducción adicional para llegar al centro operativo del empresario o al lugar de residencia del conductor para tomar un período de descanso semanal regular.

El conductor indicará manualmente el motivo de dicha salida 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 destino o al lugar de parada adecuado.

Todo período de prórroga se compensará con un período equivalente de descanso tomado en bloque con cualquier período de descanso, al final de la tercera semana siguiente a la semana en cuestión.

2.2.12.2 Infracciones

No hay infracción.

2.2.12.3 Condiciones de salida de los artículos 6 a 9 para llegar a un punto de parada adecuado:

- no debe ponerse en peligro la seguridad vial, y el objetivo debe ser permitir que el vehículo llegue a un punto de parada adecuado
- el alcance de la salida debe ser el necesario para garantizar la seguridad de las personas, del vehículo o de su carga

Nota: El artículo 12 contiene disposiciones que permiten a un conductor apartarse de los requisitos mínimos de descanso y tiempos máximos de conducción contenidos en los artículos 6 a 9 para encontrar un lugar de parada adecuado. Este artículo no autoriza a un conductor a establecer excepciones al Reglamento por razones conocidas antes del inicio del viaje. (Véase el anexo 1 - Nota orientativa 1 de la Comisión Europea).

2.2.12.4 Condiciones de salida de los apartados 1 y 2 del artículo 6 y del apartado 2 del artículo 8 para llegar al centro operativo o al lugar de residencia:

- no debe ponerse en peligro la seguridad vial
- el alcance de la salida debe ser el necesario para garantizar la seguridad de las personas, del vehículo o de su carga
- debe haber circunstancias excepcionales (véase el anexo 1 de la Nota Orientativa 1 de la Comisión Europea)²⁴

Nota: el tiempo de conducción hasta el domicilio o el centro de operaciones no debe ser superior a 1 ó 2 horas, para llegar al centro de operaciones del empresario o al lugar de residencia del conductor para tomar un período de descanso semanal, respectivamente.

2.2.12.5 Control en carretera

Salida de los artículos 6 a 9 para llegar a un lugar de parada adecuado.

- Siempre que no se ponga en peligro la seguridad vial y para permitir al conductor llegar a un punto de parada adecuado, podrá permitirse una desviación de las normas de la UE en la medida necesaria para garantizar la seguridad de las personas (incluidos los pasajeros), del vehículo o de su carga.
- Los conductores deben anotar el motivo de la salida en el reverso de sus hojas de registro del tacógrafo (si utilizan registros analógicos) o en una impresión u hoja provisional (si utilizan un tacógrafo digital), a más tardar al llegar al lugar de parada adecuado.

²⁴ https://transport.ec.europa.eu/system/files/2016-09/guidance_1_en.pdf

- Según la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-235/94 - Bird, esta excepción sólo puede aplicarse en los casos en que resulte inesperadamente imposible cumplir las normas sobre el horario de los conductores durante el transcurso de un viaje. En otras palabras, no se permite el incumplimiento planificado de las normas. Esto significa que cuando se produce un imprevisto, corresponde al conductor decidir si es necesario apartarse de las normas. Al hacerlo, el conductor tendrá que tener en cuenta la necesidad de garantizar la seguridad vial en el proceso.

Salida de los apartados 1 y 2 del artículo 6 y del apartado 2 del artículo 8 para llegar al centro operativo o al lugar de residencia.

- La desviación de los límites de tiempo de conducción no puede ser un hecho regular o previsto y debe estar causada por circunstancias excepcionales como: accidentes de tráfico graves, condiciones meteorológicas extremas, desvíos de la carretera, falta de sitio en la zona de estacionamiento, etc. (véase la nota orientativa 1) Esta lista de posibles circunstancias excepcionales es sólo indicativa. El principio de evaluación es que el motivo de la posible desviación de los límites de conducción no puede conocerse ni siquiera preverse de antemano. Corresponde al conductor, y no al operador, decidir si recurre al artículo 12.
- El tiempo de conducción adicional sólo permite al conductor superar los límites de tiempo de conducción diario y semanal y, al hacerlo, incumplir la obligación de haber tomado un período de descanso diario en un plazo de 24 horas.
- El conductor está autorizado a superar los límites diarios y semanales de tiempo de conducción hasta en una hora para llegar al centro de operaciones del empresario o al lugar de residencia del conductor para tomar un período de descanso semanal. Con el fin de tomar un período de descanso semanal regular, el conductor está autorizado a superar los límites de tiempo de conducción en un máximo de dos horas, siempre que se haya tomado una pausa ininterrumpida de 30 minutos inmediatamente antes de la conducción adicional.
- Las infracciones cometidas se producirán por exceder el tiempo de conducción permitido o por no hacer la pausa de 30 minutos previa a las 2 horas adicionales de conducción. El incumplimiento de cualquier parte de la excepción implica que las actividades del conductor deben evaluarse con arreglo a las normas normales.
- Si un conductor aprovecha el exceso de conducción antes de tomar un periodo de descanso diario, se comete una infracción, ya que el exceso de conducción sólo puede utilizarse para llegar a la base/casa y tomar un periodo de descanso semanal.
- El conductor está obligado a indicar manualmente el motivo de tales salidas 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 destino o al lugar de parada adecuado.
- Como se indica en el quinto párrafo del artículo 12 del Reglamento, todo período de prolongación del tiempo de conducción en virtud de esta excepción debe compensarse con un período de descanso equivalente, que debe tomarse en bloque con cualquier período de descanso en las 3 semanas siguientes a la utilización de la excepción. No es necesario compensar las pausas, sólo el tiempo de conducción adicional. Por ejemplo, si un conductor ha

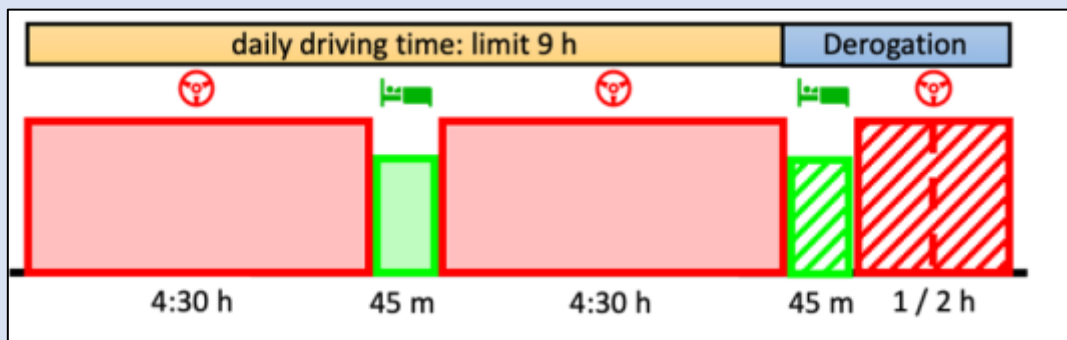
conducido 1,5 horas más que el límite de tiempo de conducción diario permitido, debe ser compensado por este tiempo de conducción prolongado, añadiendo 1,5 horas de tiempo de descanso a uno de sus períodos de descanso semanales o diarios tomados antes del final de la tercera semana siguiente a la semana en cuestión.

Preguntas y respuestas de la Comisión Europea sobre la aplicación del Paquete de Movilidad 1 (parte 2)

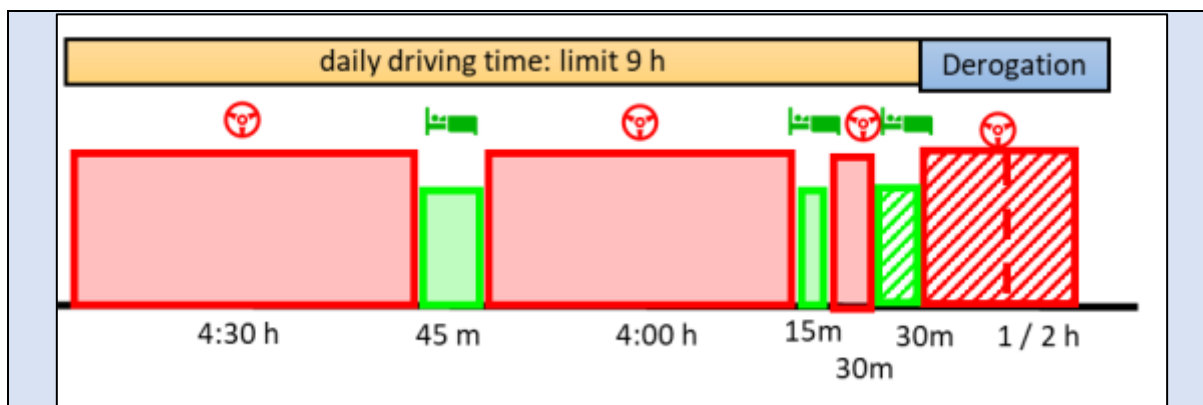
Pregunta 13. Si un conductor se acoge a la excepción del artículo 12, después de 4,5 horas de conducción, ¿debe hacer una pausa de 30 minutos o de 45 minutos antes de la conducción adicional?

Respuesta: El artículo 7, párrafo primero, exige que el conductor tome al menos 45 minutos de descanso tras un período de conducción de 4,5 horas. Los párrafos 2 a 5 del artículo 12 no permiten establecer excepciones.

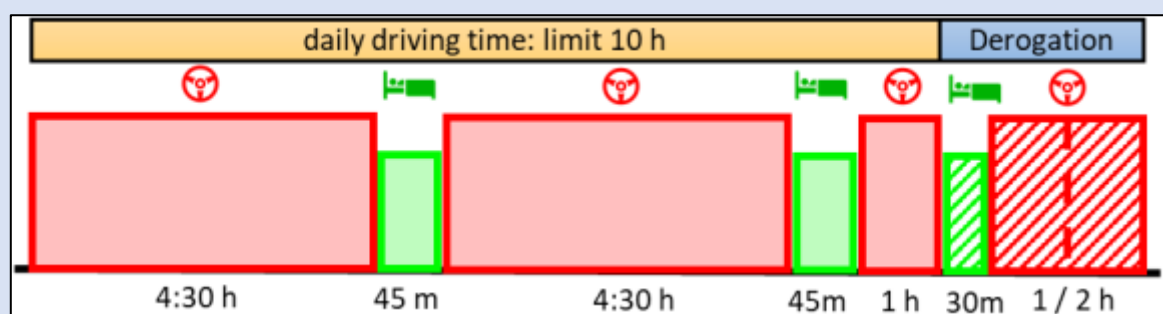
Por lo tanto, después de 4,5 horas de conducción, y antes del siguiente período de conducción, un conductor debe tomar un descanso de 45 minutos. En caso de que un conductor haya tomado la pausa de 45 minutos (o de 30 minutos seguida de una pausa previa de 15 minutos) y después necesite seguir conduciendo durante otras 1-2 horas, el conductor no está obligado a tomar una pausa adicional de 30 minutos antes de reanudar la conducción adicional. En los casos en que se le permita conducir 10 horas al día y si ya ha alcanzado ese límite de tiempo de conducción diario y necesita seguir conduciendo entre 1 y 2 horas para llegar a su "casa" para un descanso semanal, debe hacer una pausa adicional de 30 minutos antes de esta conducción adicional. En cambio, no se requiere una pausa adicional de 30 minutos cuando el conductor supera el tiempo de conducción diario en menos de una hora. Ejemplo 1: un conductor ha conducido durante 4,5 horas y ha hecho una pausa de 45 minutos; después ha conducido otras 4,5 horas y ha hecho otra pausa de 45 minutos. Ha alcanzado su límite diario de 9 horas de conducción, pero aún necesita seguir conduciendo entre 1 y 2 horas para llegar a "casa". En este caso, puede reanudar la conducción tras la pausa de 45 minutos después del segundo periodo de conducción de 4,5 horas.



Ejemplo 2: un conductor conduce durante 4,5 horas y hace una pausa de 45 minutos; después conduce durante otras 4 horas y hace una pausa parcial de 15 minutos; a continuación sigue conduciendo durante otros 30 minutos, tras lo cual se detiene para hacer una pausa de 30 minutos. Esto está en consonancia con el artículo 7, que permite dividir una pausa de al menos 45 minutos en dos partes, es decir, una pausa de al menos 15 minutos seguida de una pausa de al menos 30 minutos.



Ejemplo 3: un conductor ha conducido durante 4,5 horas y ha hecho una pausa de 45 minutos; después ha conducido otras 4,5 horas y ha hecho otra pausa de 45 minutos. Si su límite diario de tiempo de conducción es de 10 horas, aún puede conducir 1 hora más. Si después de esta hora de conducción, necesita conducir durante un período adicional de entre 1 y 2 horas para llegar a "casa", debe hacer una nueva pausa de 30 minutos antes de la conducción adicional.



En todos los ejemplos anteriores, un conductor puede tomar su pausa obligatoria en dos partes, es decir, un mínimo de 15 minutos seguidos de un mínimo de 30 minutos de pausa distribuidos a lo largo del período de 4,5 horas de conducción, tal como permite el segundo párrafo del artículo 7. Esto no afecta a la obligación (o no) de tomar una pausa adicional de 30 minutos antes de la prolongación del tiempo de conducción de 1-2 horas. Esto no afecta a la obligación (o no) de hacer una pausa adicional de 30 minutos antes del tiempo de conducción ampliado de 1 ó 2 horas.

Los funcionarios de control deben:

- Verificar la naturaleza exacta del acontecimiento que ha llevado al conductor a hacer uso de las disposiciones de este artículo. Tenga en cuenta los casos específicos que figuran en **la nota orientativa 1** (véase el anexo 1).
- Compruebe las grabaciones para validar la exención.
- Compruebe que se utiliza la exención para poder llegar a un punto de parada adecuado. *Nota: no se trata de una carta blanca para completar un trayecto. Sin embargo, los examinadores también deben tener en cuenta que, en el momento del control, es posible que el trayecto no haya llegado a un punto de parada adecuado y que, por tanto, no se haya anotado la desviación de las normas. En tales circunstancias, dicha omisión no debe considerarse una infracción.*
- Compruebe si el lugar de parada era el primer lugar adecuado.
- Comprobación del uso sistemático y repetido de la exención a través de registros anteriores. Si la exención se solicita incorrectamente, compruebe si se han infringido los artículos 6 a 9.

2.2.13 Artículo 13

2.2.13.1 Texto

1. *1. Siempre que no se perjudiquen los objetivos enunciados en el artículo 1, cada Estado miembro podrá conceder excepciones a lo dispuesto en los artículos 5 a 9 y someter dichas excepciones a condiciones particulares en su propio territorio o, con el acuerdo de los Estados interesados, en el territorio de otro Estado miembro, aplicables a los transportes efectuados por lo siguiente*
- (a) los vehículos de propiedad o alquilados, sin conductor, por las autoridades públicas para efectuar transportes por carretera que no compitan con empresas privadas de transporte;*
 - (b) vehículos utilizados o alquilados, sin conductor, por empresas agrícolas, hortícolas, forestales, ganaderas o pesqueras para el transporte de mercancías en el marco de su propia actividad empresarial, dentro de un radio de hasta 100 km a partir del centro de explotación de la empresa;*
 - (c) tractores agrícolas y tractores forestales utilizados para actividades agrícolas o forestales, dentro de un radio de hasta 100 km a partir del centro de explotación de la empresa propietaria, arrendataria o arrendataria del vehículo*
 - (d) vehículos o conjuntos de vehículos con una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados por los proveedores del servicio universal, tal como se define en el apartado 13 del artículo 2 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, para la entrega de envíos en el marco del servicio universal*
Estos vehículos se utilizarán únicamente dentro de un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa, y a condición de que la conducción de los vehículos no constituya la actividad principal del conductor;
 - (e) vehículos que circulen exclusivamente en islas o regiones aisladas del resto del territorio nacional cuya superficie no supere los 2.300 kilómetros cuadrados, que no estén unidas al resto del territorio nacional por un puente, vado o túnel abierto a la circulación de vehículos de motor y que no sean fronterizas con otro Estado miembro;*
 - (f) vehículos utilizados para el transporte de mercancías dentro de un radio de 100 km alrededor de la sede de la empresa y propulsados mediante gas natural o licuado o electricidad, cuya masa máxima autorizada, incluida la masa de un remolque o semirremolque, no supere las 7,5 toneladas;*
 - (g) vehículos utilizados para la enseñanza y el examen de conducción con vistas a la obtención de un permiso de conducción o de un certificado de aptitud profesional, siempre que no se utilicen para el transporte comercial de mercancías o pasajeros*
 - (h) vehículos utilizados en relación con los servicios de alcantarillado, protección contra inundaciones, mantenimiento de redes de agua, gas y electricidad, mantenimiento y control de carreteras, recogida y eliminación de residuos domésticos puerta a puerta, servicios telegráficos y telefónicos, radiodifusión y televisión, y detección de emisores o receptores de radio o televisión;*
 - (i) vehículos de entre 10 y 17 plazas utilizados exclusivamente para el transporte no comercial de viajeros;*
 - (j) vehículos especializados en el transporte de material de circo y atracciones de feria*
 - (k) vehículos móviles especialmente equipados para proyectos, cuya finalidad principal sea el uso como instalación educativa cuando están parados;*
 - (l) vehículos utilizados para la recogida de leche en las explotaciones y la devolución a las mismas de recipientes de leche o productos lácteos destinados a la alimentación animal*

(m) vehículos especializados en el transporte de dinero y/o valores
(n) vehículos utilizados para el transporte de residuos animales o cadáveres no destinados al consumo humano; (

p) vehículos utilizados para el transporte de animales vivos de las explotaciones a los mercados locales y viceversa o de los mercados a los mataderos locales en un radio de hasta 100 km;
(q) vehículos o conjuntos de vehículos que transporten maquinaria de construcción para una empresa de construcción, hasta un radio de 100 km desde la base de la empresa, siempre que la conducción de los vehículos no constituya la actividad principal del conductor;
(r) los vehículos utilizados para la entrega de hormigón premezclado.

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

3. Siempre que no se perjudique a los objetivos establecidos en el artículo 1 y se proporcione una protección adecuada a los conductores, un Estado miembro podrá, previa aprobación de la Comisión, conceder en su propio territorio excepciones de menor importancia al presente Reglamento para los vehículos utilizados en zonas predefinidas con una densidad de población inferior a cinco personas por kilómetro cuadrado, en los casos siguientes

- servicios regulares nacionales de transporte de viajeros, cuando su horario esté confirmado por las autoridades (en cuyo caso sólo podrán autorizarse las exenciones relativas a las pausas),
- y
- transportes nacionales de mercancías por carretera por cuenta propia o ajena, que no tengan incidencia en el mercado único y sean necesarios para el mantenimiento de determinados sectores de la industria en el territorio de que se trate y cuando las disposiciones de exención del presente Reglamento impongan un radio límite de hasta 100 km. El transporte por carretera al amparo de esta exención podrá incluir un desplazamiento a una zona con una densidad de población igual o superior a cinco personas por kilómetro cuadrado únicamente para finalizar o iniciar el viaje. Cualquier medida de este tipo deberá ser proporcionada en cuanto a su naturaleza y alcance.

2.2.13.2 Infracciones

Ninguna si la exención se aplica correctamente.

2.2.13.3 Comprobación en carretera

Los agentes de control deben validar el uso de esta exención estableciendo los detalles del viaje, el uso del vehículo, la naturaleza del equipamiento específico del vehículo y los detalles de la carga mediante un diálogo con el conductor. Debe recordarse que este artículo sólo concede exenciones de los artículos 5 a 9.

La aplicación incorrecta de una excepción por parte de un conductor debe dar lugar a una inspección detallada basada en el Reglamento (CE) nº 561/2006 y el Reglamento (UE) nº 165/2014.

Nota: La correspondiente exención de la obligación de instalar (y utilizar) un tacógrafo figura en el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (UE) nº 165/2014.

Los agentes de control también deben ser conscientes de que un conductor u operador puede no darse cuenta de que es aplicable una exención específica e intentar cumplir la normativa (CE) 516/2006, etc., cuando pueden ser aplicables otras normativas.

Se trata de excepciones **nacionales que** varían de un Estado miembro a otro y que, por lo general, sólo tienen validez dentro de las fronteras nacionales de los Estados miembros, aunque puede haber acuerdos locales entre Estados vecinos que permitan el reconocimiento mutuo.

Consulte la legislación nacional para obtener más información.

Las actividades realizadas en virtud de estas excepciones deben registrarse como otros trabajos si se llevan a cabo en combinación con la conducción dentro del ámbito de aplicación durante la jornada laboral.

La aplicación incorrecta de una excepción por parte de un conductor debe dar lugar a una inspección detallada basada en el Reglamento (CE) nº 561/2006 y el Reglamento (UE) nº 165/2014.

Cuando sea necesario validar una excepción alegada, el sitio web de la UE que figura a continuación ofrece acceso a la lista actualizada de las excepciones nacionales vigentes en cada Estado miembro. Por lo tanto, los agentes de control deben tenerlas en cuenta al realizar inspecciones en carretera: https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-04/national_exceptions_regulation_2006_561.pdf

2.2.14 Artículo 14

2.2.14.1 Texto

1. *Siempre que no se perjudiquen los objetivos enunciados en el artículo 1, los Estados miembros, previa autorización de la Comisión, podrán conceder excepciones a la aplicación de los artículos 6 a 9 a los transportes efectuados en circunstancias excepcionales.*
2. *En casos urgentes, los Estados miembros podrán conceder, en circunstancias excepcionales, una excepción temporal por un período no superior a 30 días, que deberá estar debidamente motivada y notificarse inmediatamente a la Comisión. La Comisión publicará inmediatamente esta información en un sitio web público.*
3. *La Comisión informará a los demás Estados miembros de cualquier excepción concedida en virtud del presente artículo.*

2.2.14.2 Infracciones

Ninguno

2.2.14.3 Control en carretera

El Reglamento permite a los Estados miembros (previa solicitud a la Comisión) flexibilizar la obligación de respetar los límites de conducción impuestos por los artículos 6 a 9. Del mismo modo, los Estados miembros pueden responder a circunstancias excepcionales o emergencias. (Por ejemplo, condiciones meteorológicas extremas o epidemias) y conceder exenciones temporales por un periodo de hasta 30 días, notificándolo también a la Comisión.

Si bien es probable que, durante la duración de cualquier emergencia, los agentes de control sean conscientes de dicha relajación, no obstante, deben ser conscientes de que dichas

relajaciones pueden haber sido aplicables al inspeccionar los registros algún tiempo después del suceso.

La lista oficial actualizada de excepciones temporales puede consultarse en el sitio web de la Comisión: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/social-provisions/driving-time-and-rest-periods_en.

Se recomienda a las empresas de transporte cuyos conductores realizan actualmente operaciones exentas (por ejemplo, operaciones de transporte humanitario no comercial) que cumplimenten y utilicen los formularios de certificación UE/AETR y los mantengan disponibles a bordo de sus vehículos a efectos de control cuando realicen operaciones de transporte comercial en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006. También se recomienda a los conductores profesionales que presenten el formulario de certificación cumplimentado y firmado a los agentes de control durante los controles en carretera. En caso de que se disponga de un tacógrafo a bordo del vehículo utilizado para operaciones exentas, como la ayuda humanitaria no comercial, el conductor deberá registrar en el tacógrafo la información sobre la conducción fuera del ámbito de aplicación.

Dado que se trata de flexibilizaciones del Reglamento que se aplican a nivel local (en la totalidad o en parte del territorio de un Estado miembro), cabe esperar que la autoridad competente las haya puesto en conocimiento de los agentes encargados del control. Por lo tanto, sólo interesan a otros Estados miembros cuando un conductor entra posteriormente en otro Estado miembro y presenta, para su examen, registros que contienen infracciones aparentes pero que, en realidad, pueden ser infracciones autorizadas.

Por lo tanto, un agente de control debe confirmar la existencia de cualquier flexibilización solicitada y, en los casos en que no se confirme, aplicar entonces los límites impuestos por los artículos 6 a 9.

2.2.15 Artículo 15

2.2.15.1 Texto

Los Estados miembros velarán por que los conductores de los vehículos a que se refiere la letra a) del artículo 3 se rijan por normas nacionales que ofrezcan una protección adecuada en cuanto a los tiempos de conducción permitidos y las pausas y los períodos de descanso obligatorios. Los Estados miembros informarán a la Comisión de las normas nacionales pertinentes aplicables a dichos conductores.

2.2.15.2 Infracciones

Ninguno

2.2.15.3 Comprobación en carretera

Este artículo obliga a los Estados miembros a establecer normativas relativas a los tiempos de conducción y descanso de los conductores de vehículos exentos de esta normativa en virtud del artículo 3, letra a). Estas normas sólo son de interés nacional.

2.2.16 Artículo 16

2.2.16.1 Texto

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

(a) los servicios regulares nacionales de viajeros, y
(b) los servicios regulares internacionales de viajeros cuyas terminales de ruta estén situadas a una distancia máxima de 50 km en línea recta de una frontera entre dos Estados miembros y cuya longitud de ruta no supere los 100 km.

2. La empresa de transporte elaborará un horario de servicio y un registro de servicio en los que figurarán, respecto de cada conductor, el nombre, el lugar de destino y el horario fijado de antemano para los distintos períodos de conducción, otros trabajos, pausas y disponibilidad.

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

3. El registro de servicio deberá

(a) incluir todos los datos especificados en el apartado 2 para un período mínimo que abarque el día del control y los 56 días anteriores; dichos datos deberán actualizarse a intervalos regulares, cuya duración no podrá ser superior a un mes; (a 31 de diciembre de 2024)

(b) estar firmada por el jefe de la empresa de transportes o por una persona autorizada para representarle;

(c) ser conservado por la empresa de transportes durante un año a partir de la expiración del período a que se refiera. La empresa de transportes entregará un extracto del registro a los conductores interesados que lo soliciten; y

(d) ser presentada y entregada a petición de un agente encargado del control.

No hay más comentarios sobre este artículo.

2.2.17 Artículo 17

Este artículo no se examina aquí porque no es pertinente para la actividad de control en carretera.

2.2.18 Artículo 18

Este artículo no se examina aquí porque no es pertinente para la actividad de control en carretera.

2.2.19 Artículo 19

2.2.19.1 Texto

1. Los Estados miembros establecerán normas sobre las sanciones aplicables a las infracciones del presente Reglamento y del Reglamento (UE) n.º 165/2014 y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Dichas sanciones serán efectivas y proporcionadas a la gravedad de las infracciones, tal como se indica en el anexo III de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (*3), así como 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. 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 cualquier modificación posterior que les afecte. La Comisión informará a los Estados

miembros de dichas 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, con información detallada sobre dichas sanciones aplicables en los Estados miembros.

*(*3) Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos (CE) n° 561/2006 y (UE) n° 165/2014 y de la Directiva 2002/15/CE en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 35).*

2. Un Estado miembro permitirá a las autoridades competentes imponer una sanción a una empresa y/o a un conductor por una infracción del presente Reglamento detectada en su territorio y por la que no se haya impuesto ya una sanción, incluso cuando dicha infracción se haya cometido en el territorio de otro Estado miembro o de un tercer país.

Excepcionalmente, cuando se detecte una infracción:

- que no se haya cometido en el territorio del Estado miembro de que se trate, y*
- que haya sido cometido por una empresa establecida en otro Estado miembro o en un tercer país, o por un conductor que tenga su lugar de trabajo en otro Estado miembro o en un tercer país,*

un Estado miembro podrá, hasta el 1 de enero de 2009, en lugar de imponer una sanción, notificar los hechos de la infracción a la autoridad competente del Estado miembro o del tercer país en el que esté establecida la empresa o en el que el conductor tenga su lugar de trabajo.

3. Siempre que un Estado miembro incoe un procedimiento o imponga una sanción por una infracción concreta, lo comunicará debidamente por escrito al conductor.

4. Los Estados miembros velarán por que se aplique un régimen de sanciones proporcionadas, que podrán incluir sanciones económicas, en caso de infracción del presente Reglamento o del Reglamento (CEE) n° 3821/85 por parte de empresas o expedidores asociados, transitarios, operadores turísticos, contratistas principales, subcontratistas y agencias de colocación de conductores.

2.2.19.2 Infracciones

Ninguno

2.2.19.3 Control en carretera

En un control en carretera, los agentes de control deben ser conscientes de que este artículo les permite perseguir a los conductores (y a los operadores) por infracciones del Reglamento (CE) 561/2006 que se hayan detectado en el territorio de otro Estado miembro o de un país 3rd. Según la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-906/19 - Ministère public, el principio de extraterritorialidad no se aplica a las infracciones del Reglamento (UE) n° 165/2014 cometidas en otro Estado miembro de la UE. En consecuencia, si se detectan estas infracciones no pueden ser multadas. Sin embargo, en caso de que se detecten dichas infracciones, los funcionarios de control deben comprobar si también suponen una infracción del Reglamento (CE) n° 561/2006. Si es así, estas infracciones del Reglamento (CE) n° 561/2006 pueden dar lugar a una multa.

Las infracciones del Reglamento (UE) n.º 165/2014 cometidas en otro Estado miembro de la UE, cuando se detecten, deben seguir registrándose y comunicándose a las autoridades del Estado miembro de establecimiento con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1071/2009. La ERRU facilita dicha comunicación.

2.2.20 Artículo 20

2.2.20.1 Texto

1. *El conductor conservará todas las pruebas facilitadas por un Estado miembro en relación con las sanciones impuestas o la incoación de un procedimiento hasta el momento en que la misma infracción del presente Reglamento ya no pueda dar lugar a un segundo procedimiento o sanción en virtud del presente Reglamento.*
2. *El conductor presentará las pruebas mencionadas en el apartado 1 cuando se le soliciten.*
3. *El conductor que esté empleado o a disposición de más de una empresa de transporte facilitará a cada una de ellas información suficiente para que pueda cumplir lo dispuesto en el capítulo II. Sin cambios MP I*

2.2.20.2 Infracciones

Ninguno

2.2.20.3 Control en carretera

Cuando se haya detectado/sancionado una infracción, los agentes de control deberán entregar al conductor una prueba escrita de dicho procedimiento o sanción. Para ello, puede utilizarse el formulario estándar aprobado por CORTE (actualizado tras el Paquete de Movilidad 1) y adoptado por algunos Estados miembros. Véase el anexo 6.

El formulario se basa en un requisito similar contenido en la Directiva 2014/47/UE, que se refiere a la notificación del resultado de una inspección técnica en carretera.

La no presentación de la prueba de la sanción anterior expone al conductor a una nueva sanción por la misma infracción. Si se ha impuesto una nueva sanción y posteriormente se aportan pruebas de la sanción anterior, deberá retirarse esta última.

2.2.21 Artículo 21

2.2.21.1 Texto

Para hacer frente a los casos en que un Estado miembro considere que se ha producido una infracción del presente Reglamento que pueda claramente poner en peligro la seguridad vial, facultará a la autoridad competente pertinente para proceder a la inmovilización del vehículo en cuestión hasta que se haya subsanado la causa de la infracción. Los Estados miembros podrán obligar al conductor a tomar un período de descanso diario. Los Estados miembros también retirarán, suspenderán o restringirán, cuando proceda, la licencia de una empresa, si ésta está establecida en dicho Estado miembro, o retirarán, suspenderán o restringirán el permiso de conducción de un conductor. La Comisión, de conformidad con el procedimiento del apartado 2 del artículo 24, elaborará directrices con vistas a promover una aplicación armonizada del presente artículo. Sin cambios MP I

2.2.21.2 Infracciones

Ninguno

2.2.21.3 Comprobación en carretera

Este artículo faculta a los Estados miembros para introducir legislación que permita la inmovilización de un vehículo asociado a un conductor infractor y permite imponer sanciones administrativas a los operadores y conductores.

Artículos 22 a 29

Estos artículos no se tienen en cuenta aquí porque no son relevantes para la actividad de control en carretera.

Anexo 1 - Notas orientativas de la Comisión Europea

Número de la nota orientativa	Número de artículo
1	Artículo 12 del Reglamento (CE) n° 561/2006
2	Artículo 9 del Reglamento (CE) n° 561/2006
3	Artículo 4, letras d) y f), del Reglamento (CE) n° 561/2006
4	Artículo 1 del Reglamento (CEE) n° 3821/85 relativo al Reglamento (CE) n° 1360/2002 (anexo 1B)
5	Artículo 11, apartado 3, de la Directiva 2006/22/CE
6	Artículo 9 (1) del Reglamento (CE) n° 561/2006
7	Artículo 8, apartados 2 y 5, del Reglamento (CE) n° 561/2006

Nota orientativa 1

Asunto: Desviación excepcional de los límites mínimos de descanso y de conducción máxima para encontrar un punto de parada adecuado.

Artículo: 12 del Reglamento (CE) n° 561/2006

Planteamiento a seguir: El artículo 12 contiene disposiciones que permiten a un conductor apartarse de los requisitos mínimos de descanso y los tiempos máximos de conducción contenidos en los artículos 6 a 9 para encontrar un lugar de parada adecuado. Este artículo no autoriza a un conductor a apartarse del Reglamento por razones conocidas antes del inicio del viaje. Su finalidad es permitir a los conductores hacer frente a los casos en que, de forma inesperada, resulte imposible cumplir el Reglamento durante el transcurso del viaje, es decir, en situaciones de dificultades anormales, independientes de la voluntad del conductor y aparentemente inevitables que no pueden preverse, incluso si se presta toda la atención debida. La excepción tiene también la función de garantizar la seguridad de las personas, del vehículo y de su carga y la exigencia de que se tenga en cuenta en todo caso la seguridad vial.

Tres partes tienen ciertas obligaciones en relación con estas situaciones:

- 1) Una empresa de transporte debe planificar cuidadosamente el viaje seguro de un conductor previendo, por ejemplo, los atascos regulares, las condiciones meteorológicas y el acceso a plazas de aparcamiento adecuadas, es decir, debe organizar el trabajo de tal manera que los conductores puedan cumplir el Reglamento y debe tener en cuenta que se satisfacen los requisitos de los expedidores y las compañías de seguros en materia de aparcamiento seguro.
- 2) Un conductor debe atenerse rigurosamente a las normas y no desviarse de los límites de tiempo de conducción a menos que se produzcan inesperadamente circunstancias excepcionales y resulte imposible cumplir el Reglamento sin poner en peligro la seguridad vial, la seguridad de las personas, el vehículo o su carga. Si un conductor decide que es necesario hacer una excepción al Reglamento y que ello no pondrá en peligro la seguridad vial, deberá indicar la naturaleza y el motivo de la excepción manualmente (en cualquier lengua comunitaria, en la hoja de registro o en la impresión del aparato de control o en el registro de servicio) en cuanto se detenga.
- 3) Un controlador debe aplicar su criterio profesional a la hora de controlar a un conductor y evaluar si la desviación de los límites de conducción está justificada.
Al evaluar la legitimidad de la desviación sobre la base del artículo 12, el ejecutor debe examinar detenidamente todas las circunstancias, incluidas:
 - (a) un historial de los registros de conducción del conductor para establecer el patrón de actuación del conductor y verificar si el conductor cumple normalmente las normas sobre tiempos de conducción y descanso, y que la desviación es excepcional;
 - (b) la desviación de los límites de tiempo de conducción no debe ser habitual y debe deberse a circunstancias excepcionales como: accidentes de tráfico graves, condiciones meteorológicas extremas, desvíos de la carretera,

falta de sitio en la zona de aparcamiento, etc. (*Esta lista de posibles circunstancias excepcionales es meramente indicativa. El principio de evaluación es que el motivo de la posible desviación de los límites de conducción no debe ser conocido ni posible de prever de antemano*);

(c) deben respetarse los límites de conducción diarios y semanales; por lo tanto, el conductor no debe tener "ganancias de tiempo" por sobrepasar el límite de conducción en busca de una plaza de aparcamiento;

(d) la desviación de las normas sobre el tiempo de conducción no debe dar lugar a una reducción de las pausas y los descansos diarios y semanales exigidos.

Comentario: Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, asunto C-235/94

Nota orientativa 2

Asunto: Registro del tiempo de desplazamiento de un conductor a un lugar que no es el habitual para hacerse cargo o entregar un vehículo en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 561/2006.

Artículo: 9 del Reglamento (CE) n° 561/2006.

Enfoque a seguir: El conductor que se desplaza a un lugar concreto, distinto del centro operativo del empresario, que éste le indica para hacerse cargo y conducir un "vehículo tacógrafo" está cumpliendo una obligación con su empresario y, por tanto, no dispone libremente de su tiempo.

Por lo tanto, de conformidad con los apartados 2 y 3 del artículo 9:

- todo tiempo empleado por un conductor en desplazarse hacia o desde un lugar que no sea el domicilio del conductor ni el centro de operaciones del empresario y en el que el conductor deba hacerse cargo de un vehículo incluido en el ámbito de aplicación del Reglamento o abandonarlo, independientemente de que el empresario haya dado instrucciones sobre cuándo y cómo desplazarse o de que esa elección se haya dejado al conductor, debe registrarse como "disponibilidad" u "otro trabajo", en función de la legislación nacional del Estado miembro; y

- debe registrarse como "otro trabajo" todo el tiempo empleado por un conductor en conducir **un vehículo que no entra en el ámbito de aplicación del Reglamento hacia o desde un lugar que** no sea el domicilio del conductor ni el centro de operaciones del empresario **y en el que el conductor deba hacerse cargo de un vehículo que entra en el ámbito de aplicación del Reglamento o abandonarlo.**

En los tres casos siguientes, el tiempo de desplazamiento puede considerarse "descanso" o "pausa".

El primer caso es cuando un conductor acompaña a un vehículo que se transporta en transbordador o tren. En este caso, el conductor puede tomar su descanso o pausa siempre que tenga acceso a una litera (art. 9.1).

El segundo caso es cuando un conductor no acompaña a un vehículo, sino que viaja en tren o transbordador hacia o desde un lugar en el que se hará cargo o ha cedido el control de un vehículo incluido en el ámbito de aplicación del Reglamento (art. 9.2), siempre que tenga acceso a una litera o litera en dicho transbordador o tren.

El tercero es cuando un vehículo está tripulado por más de un conductor. Cuando un segundo miembro de la tripulación esté disponible para conducir, cuando sea necesario, esté sentado junto al conductor del vehículo y no participe activamente en ayudar al conductor a conducir el vehículo, un periodo de 45 minutos del "periodo de disponibilidad" de ese miembro de la tripulación puede considerarse "pausa".

No hay diferencia en cuanto al carácter del contrato de trabajo del conductor. Así pues, estas normas se aplican tanto a los conductores fijos como a los conductores empleados por una empresa de trabajo temporal que contrata mano de obra.

En el caso de un "conductor temporal", se entiende por "centro de explotación del empresario" el centro de explotación de una empresa que recurre a los servicios de dicho conductor para sus transportes por carretera ("empresa usuaria"), y no la sede de la "empresa de trabajo temporal".

Comentario: Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, asunto C-76/77 y asunto C-297/99.

Nota orientativa 3

Asunto: Ordenar la interrupción de una pausa o descanso diario o semanal para adelantar un vehículo en una terminal, en aparcamientos o en zonas fronterizas.

Artículo: 4, letras d) y f), del Reglamento (CE) nº 561/2006.

Enfoque a seguir: En general, durante un descanso diario o semanal un conductor debe poder disponer libremente de su tiempo y, por lo tanto, no debe estar obligado a permanecer al alcance de su vehículo.

En general, interrumpir una pausa o un descanso diario o semanal constituye una infracción (a menos que se aplique la "regla del transbordador" - apartado 1 del artículo 9). Sin embargo, en una terminal o en un aparcamiento puede producirse una situación anormal repentina o una emergencia en la que sea necesario mover un vehículo. En una terminal suele haber un conductor (empleado de la terminal) que mueve los vehículos, si es necesario.

Si no es el caso y el movimiento del vehículo se hace inevitable debido a circunstancias extraordinarias, el conductor sólo podrá interrumpir su descanso a petición de una autoridad competente o de un funcionario de la terminal que estén autorizados a ordenar los movimientos del vehículo.

En otros lugares (por ejemplo, en los aparcamientos, en los pasos fronterizos y en casos de emergencia), si existen razones objetivas de emergencia por las que deba moverse el vehículo o si la policía u otra autoridad (por ejemplo: bomberos, autoridades de la administración de carreteras, funcionario de aduanas, etc.) dan la orden de mover un vehículo, el conductor debe interrumpir su pausa o descanso durante unos minutos y en ese caso no debe ser procesado.

Si surge tal necesidad, los responsables de la aplicación de la legislación de los Estados miembros deben conceder cierta tolerancia tras una evaluación individual de la situación.

Dicha interrupción del descanso o pausa del conductor debe ser registrada manualmente por el conductor y, si es posible, debe ser autenticada por la autoridad competente que ordenó al conductor mover el vehículo.

Nota orientativa 4

Asunto: Registro del tiempo de conducción mediante tacógrafos digitales cuando los conductores participan en operaciones de paradas frecuentes o múltiples.

Artículo: 1 del Reglamento (CEE) nº 3821/85 que remite al Reglamento (CE) nº 1360/2002 (anexo 1B).

Enfoque a seguir: Dado que los tacógrafos digitales registran con mayor precisión que los tacógrafos analógicos, los conductores que participen en operaciones de paradas frecuentes o múltiples pueden encontrarse con registros de tiempo de conducción más elevados cuando utilicen un tacógrafo digital de lo que sería con un tacógrafo analógico. Esta situación es temporal y puede afectar principalmente a las operaciones de transporte de reparto local. Sólo durará el periodo transitorio durante el cual coexistan el tacógrafo analógico y el digital.

Con el fin de fomentar una rápida difusión del tacógrafo digital y, al mismo tiempo, garantizar la igualdad de trato de los conductores -independientemente del instrumento de registro utilizado-, debe ser posible una tolerancia para los organismos nacionales de control durante este período transitorio. Esta tolerancia transitoria debería aplicarse a los vehículos que efectúen trayectos con paradas frecuentes o múltiples y que estén equipados con tacógrafos digitales.

No obstante, y en todo momento, los agentes deberán aplicar la discreción profesional. Además, siempre que un conductor esté al volante del vehículo y participe activamente en una operación de transporte dentro del ámbito de aplicación, se considerará que conduce independientemente de sus circunstancias (por ejemplo, en los casos en que el conductor se encuentre en un atasco o en un semáforo).

Por lo tanto:

- Los Estados miembros deben informar a sus agentes de control de que tienen la posibilidad de permitir, al comprobar los datos del tacógrafo digital, una tolerancia de hasta 15 minutos en un bloque de cuatro horas y media (4,5) de tiempo de conducción para los vehículos que efectúen trayectos de bajada frecuentes o con varias paradas, siempre que tales afirmaciones puedan justificarse con pruebas. Esta tolerancia puede aplicarse, por ejemplo, como una deducción de un minuto por bloque de tiempo de conducción, entre paradas, con un máximo de 15 minutos por cada bloque de cuatro horas y media (4,5) de tiempo de conducción;

- En el ejercicio de su discrecionalidad, los agentes de control deben guiarse por las circunstancias y utilizar las pruebas de que dispongan en ese momento (como, por ejemplo, pruebas verificables de que el conductor ha participado en paradas frecuentes o múltiples), y deben comprobar que su interpretación no desvirtúa la correcta aplicación de las normas sobre el horario de los conductores, menoscabando así la seguridad vial.

- Los Estados miembros pueden utilizar programas informáticos de análisis configurados para integrar un período de tolerancia en los cálculos del tiempo de conducción, pero deben ser conscientes de que ello puede plantear

problemas de prueba en una fase posterior. En cualquier caso, la tolerancia no debe superar el umbral de tolerancia de 15 minutos para un bloque de cuatro horas y media (4,5) de tiempo de conducción.

- La tolerancia no debe discriminar ni perjudicar ni a los conductores nacionales ni a los internacionales, y sólo debe considerarse para aquellas operaciones en las que el viaje implique claramente operaciones frecuentes o con varias paradas.

Nota orientativa 5

Asunto: Formulario de declaración de actividades establecido por la Decisión de la Comisión de 12 de abril de 2007.

Artículo: 11(3) de la Directiva 2006/22/CE.

Planteamiento que debe seguirse: El certificado cubre determinadas actividades durante el periodo mencionado en la letra a) del apartado 7 del artículo 15 del Reglamento (CEE) nº 3821/85, es decir:

- el día en curso + los 28 días anteriores (a partir del 1 de enero de 2008)

El certificado **sólo** puede utilizarse cuando un conductor tiene:

- ha estado de baja por enfermedad

- ha estado de vacaciones, que forman parte de las vacaciones anuales según la legislación del Miembro Estado en el que está establecida la empresa

- conducido otro vehículo exento del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006 o del AETR

Los Estados miembros no están obligados a exigir el uso del formulario, pero si un Estado miembro exige que se utilice un formulario para los casos previstos en él, este formulario normalizado debe ser reconocido válido para tales fines.

Los Estados miembros tienen la posibilidad de hacerlo obligatorio en su territorio y exigirlo a todos los conductores afectados. No obstante, si los registros del tacógrafo muestran la conducción de un vehículo exento del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) 561/2006 o del AETR, no podrá solicitarse ningún formulario relativo a ese período.

El formulario electrónico e imprimible, así como la información relativa a los Estados miembros que han realizado su uso obligatorio está disponible en: http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_form_en.htm.

El formulario se acepta en toda la UE en cualquiera de sus lenguas oficiales. Su formato estándar facilita la comprensión, ya que contiene campos predeterminados numerados que deben rellenarse.

Todos los campos del formulario deben rellenarse a máquina. Para ser válido, el formulario debe estar firmado tanto por el representante de la empresa como por el conductor antes del viaje. En el caso de los conductores autónomos, el conductor firma una vez como representante de la empresa y otra como conductor.

Sólo es válido el original firmado. El texto del formulario no puede modificarse. El formulario no puede estar pre-firmado ni alterado por declaraciones manuscritas. Sólo en circunstancias excepcionales y si es legalmente posible según la legislación nacional, podrá aceptarse una telecopia (fax) del formulario.

El formulario puede imprimirse en papel con el logotipo de la empresa y los datos de contacto, pero también deben cumplimentarse los campos que contienen la información de la empresa.

Si un conductor no conduce cuando ya está en ruta, por ejemplo, por enfermedad o avería del vehículo, el formulario no puede utilizarse, y las autoridades de control podrían solicitar otras pruebas que demuestren la inactividad.

El certificado sólo cubre los tipos de actividad que en él figuran. El formulario no puede utilizarse para otras actividades.

Cabe señalar que el formulario no sustituye a las obligaciones de registro de actividades establecidas en el artículo 6, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 561/2006 y en el artículo 15 del Reglamento (CEE) nº 3821/85.

Nota orientativa 6

Asunto: Registro del tiempo pasado a bordo de un transbordador o tren cuando el conductor tiene acceso a una litera o litera.

Artículo: 9 (1) del Reglamento (CE) nº 561/2006.

Enfoque a seguir: En general, durante un descanso, un conductor podrá, de conformidad con la letra f) del artículo 4, disponer libremente de su tiempo. Sin embargo, un conductor tiene derecho a tomar su pausa o descanso, diario o semanal, cuando viaja en transbordador o tren, siempre que tenga acceso a una litera o litera. Esto se deriva de la redacción del apartado 2 del artículo 9, que estipula que el tiempo empleado en viajar "no se computará como descanso o pausa a menos que el conductor se encuentre en un transbordador o en un tren y tenga acceso a una litera o litera".

Además, de conformidad con el apartado 1 del artículo 9, un *periodo de descanso diario regular* de al menos 11 horas en un transbordador o un tren (si el conductor tiene acceso a una litera o una litera) puede interrumpirse dos veces como máximo por otras actividades (como embarcar o desembarcar del transbordador o el tren). El tiempo total de estas dos interrupciones no podrá exceder de 1 hora. Este tiempo no debe, en ningún caso, dar lugar a una reducción del periodo de descanso diario normal.

En el caso de un descanso diario regular tomado en dos periodos, el primero de los cuales debe ser de al menos 3 horas y el segundo de al menos 9 horas (como se estipula en la letra g) del artículo 4), el número de interrupciones (máximo dos) se refiere a todo el periodo de descanso diario y no a cada parte de un descanso diario regular tomado en dos periodos.

La excepción prevista en el apartado 1 del artículo 9 no se aplica a un periodo de descanso semanal, ya sea reducido o regular.

Nota orientativa 7

Cuestión: El significado de "cada período de 24 horas"

Artículo: 8 (2) y (5) del Reglamento (CE) n° 561/2006

Enfoque a seguir: En consonancia con el artículo 8, apartado 2, del Reglamento, se tomará un nuevo período de descanso diario dentro de cada período de 24 horas tras el final del período de descanso anterior (descanso diario o semanal ordinario o reducido). El siguiente período de 24 horas comienza a partir del final del período de descanso diario o semanal habilitante tomado. El término descanso "habilitante" debe entenderse como un período de descanso en el que se cumple una duración mínima legal dentro del período de 24 horas posterior al final del descanso habilitante anterior. Este descanso habilitante puede finalizar más tarde de las 24 horas siguientes al final del descanso anterior si su duración total es superior al mínimo exigido por la legislación.

Para determinar el cumplimiento de las disposiciones relativas al tiempo de descanso diario, los responsables de la aplicación deben examinar todos los períodos de 24 horas siguientes a un descanso diario o semanal admisible.

En los casos en que los controladores se enfrenten a periodos de actividad posteriores a un periodo de descanso diario o semanal admisible, durante los cuales los conductores no cumplan un periodo de descanso diario admisible, se recomienda que los controladores:

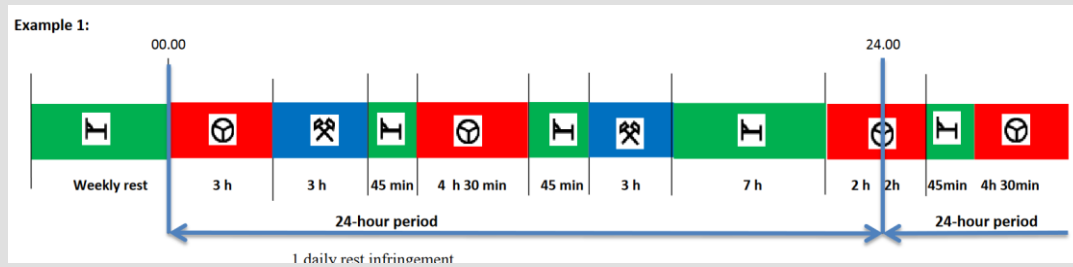
1. dividir los períodos de actividad mencionados en períodos consecutivos de 24 horas a partir del final del último descanso diario o semanal admisible,
- y
2. aplicar las normas sobre los periodos de descanso diarios a cada uno de estos periodos de referencia de 24 horas.

Si el final de dicho período de 24 horas se encuentra dentro del período de descanso en curso, que no es un descanso calificado ya que su duración mínima legal no se ha cumplido dentro del período de 24 horas, pero que continúa en el siguiente período de 24 horas y alcanza una duración mínima requerida, en algún momento posterior, entonces el cálculo del siguiente período de 24 horas comenzará cuando un conductor finalice su período de descanso de una duración total de al menos 9/11 horas o más y reanude su período de trabajo diario.

Cuando se identifique un periodo de descanso diario o semanal admisible, la evaluación del siguiente periodo de 24 horas comenzará al final de este periodo de descanso diario o semanal admisible tomado (a partir del final del periodo de descanso pertinente si el descanso tomado es de hecho superior al periodo de tiempo mínimo exigido).

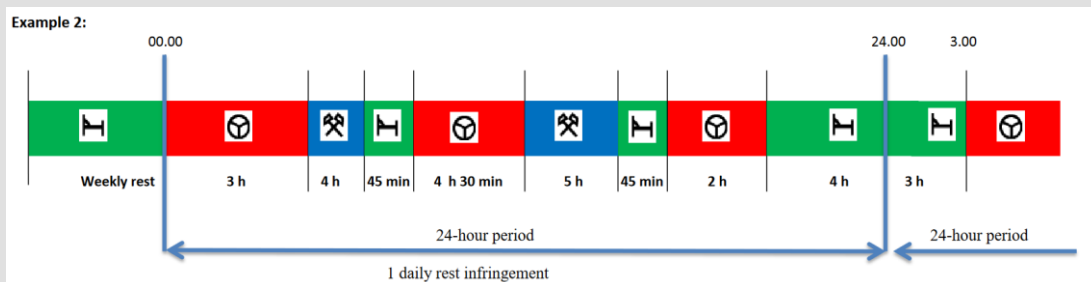
Este método de cálculo debe permitir a los responsables de la aplicación identificar y sancionar todas las infracciones de una disposición de descanso diario cometidas en cada período de 24 horas.

El método de cálculo analógico debe aplicarse a los conductores que realizan desplazamientos múltiples, y el período de referencia de 24 horas debe sustituirse por el de 30 horas, tal como establece el apartado 5 del artículo 8 del Reglamento.



Según la GN7: En los casos en que los encargados de la aplicación se enfrenten a períodos de actividad posteriores a un período de descanso diario o semanal habilitante, durante los cuales los conductores no cumplan un período de descanso diario habilitante, se recomienda que los encargados de la aplicación:

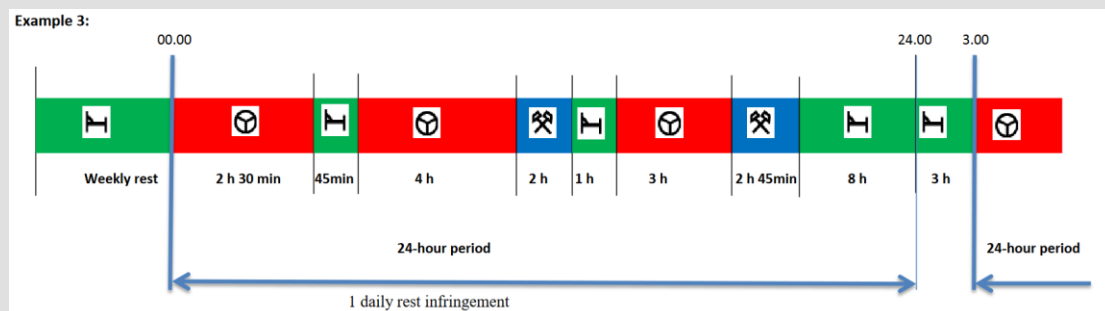
1. dividir los periodos de actividad mencionados en periodos consecutivos de 24 horas a partir del final del último descanso diario o semanal admisible
- y
2. aplicar las normas sobre los periodos de descanso diarios a cada uno de estos periodos de referencia de 24 horas. El nuevo período de 24 horas comienza a las 24.00 horas.



Según la GN7: En los casos en que los encargados de la aplicación se enfrenten a períodos de actividad posteriores a un período de descanso diario o semanal habilitante, durante los cuales los conductores no cumplan un período de descanso diario habilitante, se recomienda que los encargados de la aplicación:

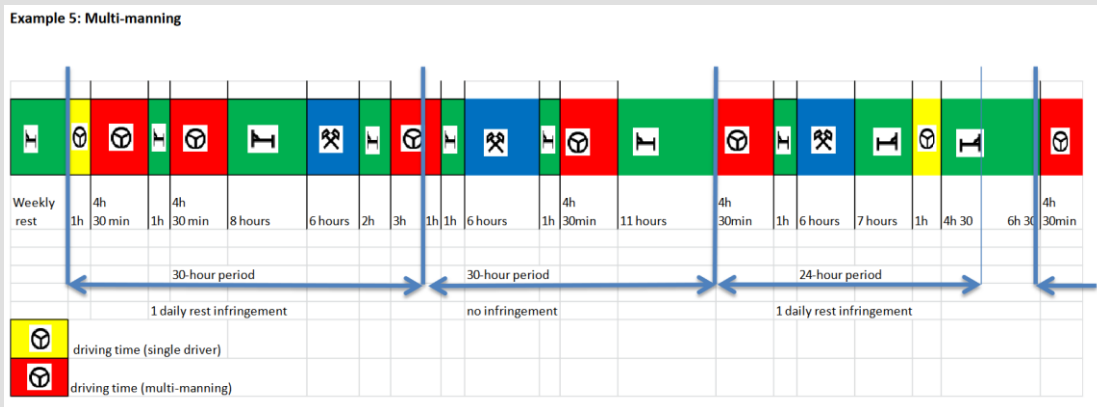
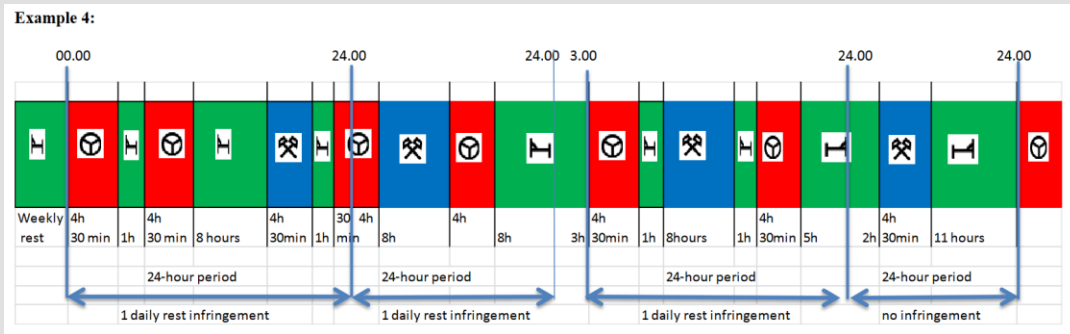
1. dividir los periodos de actividad mencionados en periodos consecutivos de 24 horas a partir del final del último descanso diario o semanal admisible
- y
2. aplicar las normas sobre los periodos de descanso diarios a cada uno de estos periodos de referencia de 24 horas.

El final del período de 24 horas cae dentro del período de descanso en curso, que no es un descanso obligatorio, ya que su duración mínima legal no se ha cumplido dentro del período de 24 horas. Además, no se trata de un descanso diario de duración obligatoria. A tal efecto, el nuevo período de 24 horas comienza a las 24:00 horas.



De acuerdo con la GN7: el final del período de 24 horas cae dentro del período de descanso en curso, que no es un descanso calificado ya que su duración mínima legal no se ha cumplido dentro del período de 24 horas, pero que continúa en el siguiente período de 24 horas y alcanza una duración mínima requerida, en algún momento posterior, entonces el cálculo del siguiente período de 24 horas comenzará cuando un conductor finalice su período de

descanso de una duración total de al menos 9/11 horas o más y reanude su período de trabajo diario. A tal efecto, el nuevo período de 24 horas comienza a las 3:00.



Los ejemplos anteriores sirven únicamente para visualizar cómo podrían identificarse las infracciones de una disposición de descanso diario sobre la base de un período de referencia de 24 horas.

Anexo 2 - Notas aclaratorias de la Comisión Europea

Número de la nota aclaratoria	Número de artículo
1	Artículos 1, 2 y 11 del Reglamento (CE) n° 561/2006
2	Artículos 1, 2, 4(a), 4(c) del Reglamento (CE) n° 561/2006
3	Artículo 13, letra f), del Reglamento (CEE) n° 3820/85 y artículo 13, letra d), segundo guión, del Reglamento (CE) n° 561/2006.
4	Artículo 26
5	Artículo 3, letra h), y artículo 13, letra i), del Reglamento (CE) n° 561/2006.
6	Artículo 14 (2) del Reglamento (CE) n° 561/2006
7	Artículo 34, apartados 1 y 3, del Reglamento (UE) n.º 165/2014, artículo 15, apartado 7, del Reglamento (CEE) n.º 3821/85, artículo 6, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 561/2006, y artículo 11, apartado 3, de la Directiva 2006/22/CE.

Aclaración de la Comisión 1

Tema: Reglamentos nacionales inspirados en la normativa comunitaria.

Artículo: ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 561/2006, artículos 1, 2 y 11 del Reglamento.

Cuestión planteada: La legislación alemana exige que las normas comunitarias sobre tiempos de conducción, pausas y períodos de descanso introducidas por el Reglamento (CE) n° 561/2006 se apliquen también a los "vehículos de transporte de mercancías" más pequeños que los especificados en el artículo 2.1 a) del Reglamento, es decir, a los vehículos de más de 2,8 toneladas.

Aclaración: El hecho de que algunos tipos de transporte no entren en el ámbito de aplicación del Reglamento no significa que estén exentos de cualquier legislación. Al contrario, esta disposición implica que los Estados miembros son libres de legislar en este ámbito. Si los Estados miembros proceden así, nada les impide adoptar normas nacionales que se inspiren en la legislación comunitaria o sean idénticas a ella.

Comentario: Aclaración proporcionada por los servicios de la Comisión Europea a las autoridades luxemburguesas (carta de febrero de 1993).

Aclaración de la Comisión 2

Tema: Vehículos en reparación, lavado o mantenimiento.

Artículo: 1, 2, 4(a), 4(c).

Cuestión planteada: Vehículos en reparación, lavado o mantenimiento.

Aclaración: Según la letra a) del artículo 4 del Reglamento, se entiende por transporte por carretera todo desplazamiento efectuado total o parcialmente por carreteras abiertas al público mediante un vehículo, con o sin carga, destinado al transporte de viajeros o de mercancías. Por lo tanto, cuando un conductor conduce un vehículo con el fin de ir a un taller, a una instalación de lavado, a una gasolinera, a varios lugares para dejar o recoger vehículos de clientes, etc., utilizando total o parcialmente carreteras abiertas al público, este tipo de viaje entra dentro de la definición de transporte por carretera en virtud del Reglamento (CE) n° 561/2006. Esto es válido para cualquier conductor, independientemente de que su empleo sea de carácter temporal o permanente.

No obstante, el artículo 1 del Reglamento establece que las normas relativas a los tiempos de conducción, las pausas y los períodos de descanso son aplicables a los conductores que efectúan transportes de mercancías y viajeros por carretera. Dependiendo de las circunstancias particulares, las tareas de los empleados de determinadas empresas pueden, por la naturaleza de sus funciones, no incluir la actividad de transporte de mercancías o viajeros

por carretera. En tales casos, estos empleados no realizarían de hecho el transporte de mercancías definido por el Reglamento y, por tanto, quedarían fuera del ámbito de aplicación de sus disposiciones. En cualquier caso, nada impide a los Estados miembros aplicar las normas establecidas en el Reglamento también a otras operaciones de transporte o vehículos o conductores que no estén explícitamente cubiertos por el Reglamento.

Comentario: Aclaración de los servicios de la Comisión Europea a las autoridades luxemburguesas (carta de febrero de 1993).

Aclaración de la Comisión 3

Tema: Vehículos utilizados como tiendas de barrio en los mercados locales.

Artículo: 13 (f) del Reglamento (CEE) nº 3820/85 y 13 (d), 2º guión del Reglamento (CE) nº 561/2006.

Cuestión planteada: Los vehículos utilizados como tiendas de barrio en mercados locales o para la venta a domicilio podrían quedar exentos de las normas sobre el tiempo de conducción en virtud del artículo 13, letra f), del Reglamento (CEE) nº 3820/85. Esta posibilidad ya no existe con el Reglamento 561/2006. Los conductores de estos vehículos no recorren largas distancias ni conducen durante muchas horas, y su principal actividad profesional no es el transporte de mercancías, sino su venta.

Aclaración: El Reglamento (CE) nº 561/2006, en su artículo 13, apartado 1, letra d), segundo guión, permite [la] exención de los vehículos con una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados para transportar material, equipos o maquinaria para uso del conductor en el ejercicio de su profesión. Estos vehículos sólo se utilizarán en un radio de 50 km desde la base de la empresa y a condición de que la conducción de vehículos no constituya la actividad principal del conductor.

La sentencia del Tribunal, asunto C-128/04, verifica que los términos "material o equipo" abarcan no sólo las herramientas e instrumentos, sino también los bienes necesarios para la realización de los trabajos propios de la actividad principal del conductor del vehículo de que se trate.

En este contexto, significaría que los vehículos utilizados como tiendas de barrio en mercados locales podrían estar exentos en virtud de este artículo siempre que la distancia recorrida no supere los 50 km de radio desde la base y que la conducción no constituya la actividad principal del conductor.

No obstante, hay que recordar que esta excepción no es automática, sino que está sujeta a la decisión de cada Estado miembro de concederla o no en su propio territorio.

Comentario: Aclaración de los servicios de la Comisión Europea al diputado Patrick Doering (carta del 12 de noviembre de 2007).

Aclaración de la Comisión 4

Tema: Aplicación del artículo 26 del Reglamento.

Artículo: 26.

Cuestión planteada: Según el artículo 26 "el aparato de control se instalará y utilizará en los vehículos matriculados en un Estado miembro que se destinen al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, con excepción de los vehículos contemplados en el artículo 3 del Reglamento (CE) 561/2006. [...]"

El resultado de esta modificación es la obligación de instalar un aparato de control también en los vehículos con un peso máximo autorizado igual o inferior a 3,5 toneladas.

Aclaración: Según el artículo 3 del Reglamento 3821/85, sólo la lista de categorías particulares de vehículos establecida en el artículo 3 del Reglamento 561/2006 está específicamente exenta de la obligación de instalar aparatos de control.

Dicho esto, es evidente que la finalidad misma del Reglamento nº 3821/85 es garantizar la aplicación efectiva de las normas establecidas en materia de tiempos de conducción, períodos de descanso, etc., tal como figuran ahora en el Reglamento nº 561/2006, y que el ámbito de aplicación de dichas normas.

Sin embargo, a falta de una referencia expresa en el Reglamento 3821/85 al nuevo artículo 2 del Reglamento 561/2006, tal resultado debe deducirse de una lectura combinada de los artículos 2, 4 y 26 del Reglamento (CE) nº 561/2006.

Así, según el artículo 26, apartado 1, del Reglamento 561/2006, las definiciones establecidas en su artículo 4 deben aplicarse "a efectos" del Reglamento 3821/85. El artículo 4 contiene una definición de "transporte por carretera", pero debe interpretarse a la luz de la restricción del ámbito de aplicación de este término en el artículo 3 del Reglamento 3821/85, con el resultado de que los vehículos exentos en virtud del artículo 2 del Reglamento 561/2006 estarán igualmente exentos de toda obligación de instalar y utilizar un aparato de control.

Comentario: Aclaración de los servicios de la Comisión Europea a las autoridades alemanas (carta de 28 de junio de 2006).

Aclaración de la Comisión 5

Tema: Grabación de una actividad mixta de conducción "dentro" y "fuera" del ámbito.

Artículo: 3(h), 13(i).

Cuestión planteada: Registro de una actividad mixta de conducción "dentro" y "fuera" del ámbito de aplicación.

Aclaración: Según la letra a) del artículo 3, el Reglamento no se aplica a los transportes por carretera efectuados por "vehículos utilizados para el transporte de viajeros en servicios regulares cuyo recorrido no supere los 50 km". Esto estipula que el Reglamento se aplica a los conductores que realizan este tipo de servicios excluidos sólo en la medida en que también realizan actividades que entran en su ámbito de aplicación, y sólo en relación con esas actividades "incluidas".

Además, el apartado 5 del artículo 6 del Reglamento exige que el conductor registre como "otro trabajo" todo el tiempo dedicado a conducir un vehículo utilizado para operaciones comerciales que no entren en el ámbito de aplicación del Reglamento. En otras palabras, las actividades de conducción que no entran en la definición de "tiempo de conducción" a efectos del Reglamento no pueden computarse como "descanso" en el sentido de la letra f) del artículo 4, por lo que deben tenerse en cuenta en su aplicación general.

Por lo tanto, si un conductor de autobús realiza una combinación de servicios regulares, debe utilizar los registros del tacógrafo independientemente de la actividad de conducción que predomine, es decir, fuera del ámbito de aplicación o dentro del ámbito de aplicación del Reglamento. Para los trayectos superiores a 50 km, el conductor debe registrar el "tiempo de conducción" y, para los trayectos más cortos, debe registrar la "conducción fuera del ámbito" bajo el signo "otros trabajos".

Comentario: Aclaración de los servicios de la Comisión Europea a la organización italiana ANAV (carta de 23 de julio de 2007).

Aclaración de la Comisión 6

Tema: Excepciones temporales en circunstancias excepcionales urgentes

Artículo: 14 (2)

Aclaración: Según el apartado 2 del artículo 14, cada Estado miembro tiene la posibilidad de conceder, en casos urgentes, una exención temporal de la aplicación de las disposiciones del Reglamento por un período máximo de 30 días. Este hecho debe notificarse inmediatamente a la Comisión.

Este artículo tiene por objeto permitir a los Estados miembros hacer frente a situaciones de circunstancias excepcionales repentinas, inevitables y no previsibles, en las que resulte inesperadamente imposible aplicar las disposiciones del Reglamento en su totalidad durante un breve período de tiempo.

En caso de que persistan las consecuencias de tales circunstancias excepcionales, haciendo imposible el cumplimiento de las disposiciones del Reglamento durante un período superior a 30 días, un Estado miembro podrá solicitar, de conformidad con el apartado 1 del artículo 14, una autorización de la Comisión para una nueva prórroga de la dispensa temporal de la aplicación de determinadas disposiciones del Reglamento.

Aclaración de la Comisión 7

Tema: Registro y control de las actividades y periodos de inactividad de los conductores cuando están fuera del vehículo

Artículo: 34, apartados 1 y 3, del Reglamento (UE) n° 165/2014, 15, apartado 7, del Reglamento (CEE) n° 3821/85, 6, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 561/2006, 11, apartado 3, de la Directiva 2006/22/CE.

Aclaración: Con el fin de garantizar controles más rápidos, eficaces y exhaustivos del cumplimiento de las disposiciones del Reglamento (CE) n° 561/2006 sobre los tiempos de conducción, las pausas y los períodos de descanso, la legislación de la UE exige a un conductor y a una empresa de transporte que presenten un conjunto completo de registros de las actividades del conductor durante un período de tiempo pertinente.

A este respecto, el artículo 34, apartado 1, del Reglamento (UE) n° 165/2014 obliga a los conductores a utilizar hojas de registro o tarjetas de conductor todos los días que conduzcan, y el artículo 34, apartado 3, establece que cuando, como consecuencia de su ausencia del vehículo, un conductor no pueda utilizar el tacógrafo instalado en el vehículo, los períodos de otro trabajo, la disponibilidad y los períodos de pausas y descanso se introducirán utilizando entradas manuales. El segundo párrafo del apartado 3 del artículo 34 prohíbe a los Estados miembros imponer el uso del formulario que da fe de las actividades del conductor mientras está fuera del vehículo. Sin embargo, no prohíbe el uso de dicho formulario por parte de los conductores con el fin de atestiguar las actividades cuando se encuentran fuera del vehículo y cuando les resulta imposible registrar dichas actividades retroactivamente mediante entradas manuales. La razón de ser de esta disposición es evitar cargas innecesarias a los conductores y las empresas y fomentar el uso del tacógrafo como herramienta principal para mostrar, registrar, almacenar e imprimir detalles sobre las actividades y los períodos de inactividad del conductor.

De conformidad con el artículo 15, apartado 7, del Reglamento (CEE) n° 3821/85 (que el artículo 36 del Reglamento (UE) n° 165/2014 sustituirá), un conductor debe poder producir y presentar a las autoridades competentes el conjunto completo de registros del tacógrafo, incluidas las entradas manuales, correspondientes al día en curso y a los 28 días anteriores.

Esta obligación se reitera en el artículo 6, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 561/2006, que exige que el conductor registre otros períodos de trabajo y disponibilidad todos y cada uno de los días transcurridos desde su último período de descanso diario o semanal, y no sólo los días en que un conductor realiza operaciones que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento. Sería contrario a los objetivos y al espíritu del Reglamento que sólo se exigieran los registros correspondientes al día en que se realiza la conducción "incluida en el ámbito de aplicación". De hecho, otros trabajos fuera del sector del transporte o la conducción fuera del ámbito de aplicación también pueden influir en el cansancio del conductor y, en consecuencia, poner en peligro la seguridad vial y deteriorar su salud y sus condiciones de trabajo.

El artículo 11, apartado 3, de la Directiva 2006/22/CE establece que, en determinadas situaciones en las que el conductor se haya ausentado del vehículo durante un período de 28 días, debe utilizarse un formulario electrónico e imprimible establecido por la Decisión de la Comisión de 14 de diciembre de 2009 [C (2009) 9895]. Este formulario de "atestación de actividad" sirve para registrar la información que no pudo registrarse en un tacógrafo mediante entradas manuales.

Aplicación práctica:

Todas las disposiciones mencionadas deben leerse conjuntamente. A continuación, debe entenderse que el conductor está obligado a elaborar y presentar el conjunto completo de registros del tacógrafo correspondientes al día en curso y a los 28 días anteriores. Estos registros deben abarcar todos los períodos de actividad (conducción, disponibilidad, conducción fuera del ámbito de aplicación, otros trabajos, etc.) y de inactividad (pausas, períodos de descanso, vacaciones anuales, baja por enfermedad, etc.) de todos y cada uno de los días. Cuando, como consecuencia de la ausencia del vehículo, no sea posible utilizar el tacógrafo todos los días para registrar las actividades y los períodos de inactividad del conductor, éstos deberán registrarse retroactivamente mediante entradas manuales el día en que el conductor active el tacógrafo tras el período de ausencia del vehículo. Si, por razones técnicas, dicho registro retroactivo no es posible (por ejemplo, en el caso de la generación 1st de tacógrafos digitales) o parece excesivamente gravoso (por ejemplo, un conductor estuvo trabajando fuera del ámbito de aplicación durante un período más largo antes de la actividad de conducción dentro del ámbito de aplicación), un conductor puede utilizar el formulario de certificación estándar establecido por la Decisión C(2009) 9895 de la Comisión para cubrir las lagunas en los registros del tacógrafo. Se recomienda a las autoridades de control de los Estados miembros que acepten ese formulario normalizado de atestación en esas situaciones justificadas, pero al mismo tiempo los Estados miembros no deben imponer el uso de ese formulario (o de cualquier otro formulario

que atestigüe las actividades del conductor cuando se encuentra fuera del vehículo) y no deben sancionar a los conductores por la falta de ese formulario.

Anexo 3 - Sinopsis del Reglamento (CE) nº 561/2006

Artículo	Descripción	Infracciones
1	Presenta el Reglamento y expone la finalidad y los objetivos del documento	No
2	Especifica los vehículos que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento	No
3	Especifica los tipos de vehículos exentos del Reglamento	No
4	Define algunos términos utilizados en el texto del Reglamento. (Obsérvese que aquí se introduce el "descanso dividido").	No
5	Edad mínima de los conductores y sus acompañantes	Sí
6	Establece los límites de conducción diaria, semanal y bisemanal. Exige el registro de la conducción fuera del ámbito de aplicación y del POA en cualquier día en que esté dentro del ámbito de aplicación.	Sí
7	Define el requisito de hacer una pausa en la conducción, los límites de conducción y la composición de las pausas habilitantes.	Sí
8	Obligación de los conductores de hacer descansos diarios y semanales y normas aplicables. Introduce períodos de descanso regulares y reducidos y normas sobre su uso. Obligación de compensar el descanso semanal reducido. Incluye la prohibición de tomar el descanso semanal regular en el vehículo.	Sí
8a	Discute la obligación de la comisión de informar a los conductores sobre los aparcamientos seguros y vigilados, el establecimiento de normas para dichos aparcamientos y su certificación.	No
9	Introduce las normas relativas al fraccionamiento permitido del descanso para hacer uso de los servicios de transbordador o tren. Requiere que los conductores registren las actividades relacionadas con el trabajo antes y después de hacerse cargo de un vehículo que se va a registrar. Exige que la conducción "fuera del ámbito de aplicación" se registre como "otros trabajos".	Sí
10	Define regímenes de pago inaceptables. Exige a los transportistas que respeten el Reglamento al organizar el trabajo de los conductores. Establece la culpabilidad de los operadores por las infracciones del Reglamento cometidas por los conductores, dondequiera que se cometan. Define los límites de la responsabilidad del operador. Exige a los socios contractuales que respeten el Reglamento en la elaboración de calendarios y plazos. Define los requisitos del operador en relación con la descarga periódica y la seguridad de los datos del tacógrafo digital.	Sí
11	Permite a los Estados miembros introducir límites más estrictos para los trayectos nacionales, que deben tener en cuenta otros acuerdos. Aplicable sólo a los trayectos nacionales.	No
12	Establece el derecho del conductor a apartarse de los requisitos del Reglamento en caso de emergencia y define las condiciones asociadas a este derecho.	No
13	Permite a los Estados miembros conceder excepciones a partir de una lista definida para tipos específicos de tráfico que circulan a nivel nacional respecto a los requisitos de los artículos 5 a 9 inclusive.	No
14	Permite a los Estados miembros inaplicar el Reglamento en circunstancias excepcionales durante un periodo limitado	No
15	Establece la obligación de los Estados miembros de establecer controles aplicables al tráfico exento en virtud del artículo 3, letra a).	No
16	Se refiere a los servicios regulares de viajeros en los que no hay tacógrafo. Impone la obligación de elaborar horarios y listas de turnos. Caduca el 31/12/2007 debido al artículo 26.	Sí
17	Define los requisitos de información y control impuestos a los Estados miembros	No
18	Exige a los Estados miembros que adopten medidas legislativas para que el Reglamento entre en vigor	No
19	Se refiere a las sanciones impuestas por los Estados miembros en caso de infracción del Reglamento. Define las características de estas sanciones y el requisito de que las infracciones sólo se sancionen una vez. Extraterritorialidad.	No
20	Introduce el requisito de que un conductor debe conservar y poder presentar pruebas de una sanción impuesta. Exige a los conductores que revelen la información pertinente a múltiples empleadores para poder cumplir con sus obligaciones.	Sí
21	Introduce la inmovilización (prohibición) por infracciones que repercuten en la seguridad vial. Exige sanciones administrativas para los operadores infractores del propio Estado miembro.	No
22	Obliga a los Estados miembros a ayudarse mutuamente en el control del cumplimiento y a intercambiar información sobre las sanciones impuestas a residentes de los Estados miembros.	No
23	Impone a la Comisión la obligación de	No
24	Tecnicismos de procedimiento	No
25	Contiene el derecho de los Estados miembros a exigir a la Comisión que aborde las diferencias en la aplicación y el cumplimiento del Reglamento.	No
26	Modificación de la Directiva 3821/85 (armonización de las exenciones, limitación del período de validez del artículo 16)	No
27	Enmienda 2135/98	No
28	Deroga el Reglamento 3820/85	No
29	Fecha de entrada en vigor del Reglamento	No

Anexo 4 - Formulario de certificación de actividades de la UE.

ANNEX

ATTESTATION OF ACTIVITIES¹
(REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR²)

To be filled in by typing and signed before a journey. To be kept with the original control device records wherever they are required to be kept

FALSE ATTESTATIONS CONSTITUTE AN INFRINGEMENT

Part to be filled in by the undertaking

- (1) Name of the undertaking: _____
(2) Street address, postal code, city, country: _____, _____, _____, _____
(3) Telephone number (including international prefix): _____
(4) Fax number (including international prefix): _____
(5) E-mail address: _____

I, the undersigned:

- (6) Name and first name _____
(7) Position in the undertaking: _____

declare that the driver:

- (8) Name and first name: _____
(9) Date of birth (day/month/year): ____/____/____
(10) Driving licence or identity card or passport number: _____
(11) who has started to work at the undertaking on (day/month/year): ____/____/____

for the period:

- (14) was on sick leave: from ____/____/20____ to ____/____/20____ (day/month/year)
(15) was on annual leave: from ____/____/20____ to ____/____/20____ (day/month/year)
(16) was on leave or rest: from (____/____/20____ to ____/____/20____ (day/month/year)
(17) drove a vehicle exempted from the scope of Reg. 561/2006 or the AETR:
from ____/____/20____ to ____/____/20____ (day/month/year)
(18) performed other work than driving: from ____/____/20____ to ____/____/20____ (day/month/year)
(19) was available: from ____/____/20____ to ____/____/20____ (day/month/year)
(20) Place: _____ Date: _____
Signature: _____

- (21) I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above.

(22) Place: _____ Date: _____

Signature of the driver: _____

¹ This form is available in electronic and printable versions at the following address: <http://ec.europa.eu>
² European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport.

Anexo 5 - Formulario de certificación de actividades del AETR

Attestation of activities* /Formulaire d'attestation d'activités*

(REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR**)/RÈGLEMENT (CE) 561/2006 OUL'AETR**

To be filled in by typing in Latin characters and signed before a journey/ À remplir en dactylographie en caractères latins et à signer avant tout voyage

To be kept with the original control device records wherever they are required to be kept/ À joindre aux enregistrements de l'appareil de contrôle qui doivent être conservés

False attestations constitute an infringement/ Les fausses attestations constituent une infraction

Part to be filled in by the undertaking (Partie à remplir par l'entreprise)

1. Name of the undertaking/Nom de l'entreprise
2. Street address, postal code, city/ Rue, code postal, ville

Country / Pays:

3. Telephone number (including international prefix)/Numéro de téléphone (y compris le préfixe international)
4. Fax number (including international prefix)/Numéro du télécopieur (y compris le préfixe international)
5. Adresse courrier électronique/e-mail address:.....

I, the undersigned (Le soussigné):

6. Name and first name/ Nom et prénom
7. Position in the undertaking/Fonction dans l'entreprise

declare that the driver/ déclare que le conducteur:

8. Name and first name/ Nom et prénom
9. Date of birth (day/month/year)/Date de naissance: (jour/mois/année):
10. Driving licence or identity card or passport number/Numéro du permis de conduire ou de la carte d'identité ou du passeport

11. who has started to work at the undertaking on (day/month/year)/qui a commencé travailler dans l'entreprise le(jour/mois/année).....
au cours de la période/for the period:

12. from (hour/day/month/year) du (heure/jour/mois/année):.....
13. to (hour/day/month/year) au (heure/jour/mois/année):.....
14. was on sick leave*** / était en congé de maladie
15. was on annual leave*** /était en congé annuel
16. was on leave or rest*** /était en congé ou repos
17. drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR*** /
conduisait un véhicule exclu du champ d'application du règlement (CE) 561/2006 ou de l'AETR
18. performed other work than driving*** /effectuait autre travail que la conduite
19. was available*** / était disponible
20. Place /Lieu:..... Date/date:.....
Signature/signature

21. I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above (Le soussigné, conducteur, confirme ne pas avoir conduit un véhicule relevant du champ d'application du règlement (CE) 561/2006 ou de l'AETR au cours de la période susmentionnée).


22. Place/Lieu:..... Date/date:.....
Signature of the driver /Signature du conducteur

* This form is available in electronic and printable versions at the following address /Ce formulaire peut être obtenu en version électronique et en version imprimable à l'adresse suivante: <http://www.unecp.org/trans/main/sc1/aetr.html>

** European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport /Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route.

*** Choose only one box/ Ne cocher qu'une seule case.

Anexo 6 - Formulario de control en carretera

	Name Contact address Telephone numbers e-mailaddress of Control Authority		<h2>Roadside Check Form</h2> Driving and rest time EU Regulations 561/2006 and 165/2014 AETR Agreement			11. Result of check <input type="checkbox"/> Further enquiries <input type="checkbox"/> Report/Fine <input type="checkbox"/> Warning <input type="checkbox"/> Prohibition of use <input type="checkbox"/> No infringement		
	Place of roadside check							
13. Area code of enforcement authority:		13. Enforcement officer identity:		1. Place of control – Location and road number:		2. Date:	3. Time:	
Road type <input type="checkbox"/> Motorway <input type="checkbox"/> National (trunk) road <input type="checkbox"/> Other road type								
Vehicle								
4. Vehicle registration number:		6. Vehicle type/group:	Gross vehicle weight: (GVW)	8. Nationality:	4. Trailer vehicle registration number:	6. Vehicle type/group:	Gross vehicle weight: (GVW)	8. Nationality:
Operator								
8. Operator, name:			Nationality:	Address:			Phone:	
Number of Community license:							Phone:	
Driver								
9. Name:		Date of birth:	Nationality:	Address:			Phone:	
Driver card number:							Phone:	
Employer – if different from section 9:			Nationality:	Address and phone number:			Phone:	
Transport type								
<input type="checkbox"/> National carriage <input type="checkbox"/> International carriage		<input type="checkbox"/> Carriage of goods <input type="checkbox"/> Carriage of passengers		<input type="checkbox"/> SMART tachograph (Gen.2) <input type="checkbox"/> Digital tachograph (Gen.1) <input type="checkbox"/> Analogue tachograph		<input type="checkbox"/> EU journey <input type="checkbox"/> TCA <input type="checkbox"/> AETR <input type="checkbox"/> National / other		
Period for which data have been analysed								
From: (date)		Time:	To: (date)		Time:	Number of days checked:	7. Odometer reading:	
Offences – For offence codes see reverse of form								
EU/AETR Code	ERRU:	Time(s) and date(s):		EU/AETR code	ERRU:	Time(s) and date(s):		
Use of vehicle prohibited until:			Time:	Date:	OR	<input type="checkbox"/> No prohibition of use applied		
12. Comments:								
May be continued on page 2								
Data downloaded or charts taken from driver and/or vehicle								
Receipt given for:	<input type="checkbox"/> Number of tachograph cards	<input type="checkbox"/> Number of printouts	<input type="checkbox"/> Digital data from vehicle unit	<input type="checkbox"/> Digital data from driver card	<input type="checkbox"/> Other (specify above)			
13. Controllers signature:			Drivers signature:					

* Numbered boxes follow protocol set out in Directive 2014/47/EU

Areas shaded in green are obligatory fields.

Offence Codes (Regulation (EC) No 561/2006 = 561, Regulation (EC) No 165/2014 = 165
AETR : Annex =ANX, AETR Appendix 1 = APP1, AETR Appendix 1B = APP1B)

EU	AETR	National	Drivers Hours	EU	AETR	National	Records
561-5	AETR-5		Age of crew / conductor / driver	561-6-5-a	AETR-6-5-a		Fail to make manual record (analogue tachograph)
561-6-1-1	AETR-6-1-1		Excess daily driving time – 9 hours	561-6-5-d	AETR-6-5-d		Fail to make manual entry (digital tachograph)
561-6-1-2	AETR-6-1-2		Excess daily driving time – 10 hours	561-9-2	AETR-8b-2		Travelling time recorded as rest or break
561-6-2	AETR-6-2		Excess driving time in 1 week - 56 hours	561-9-3	AETR-8b-3		Fail to record out of scope driving as 'Other Work'
561-6-3	AETR-6-3		Excess driving time in 2 weeks - 90 hours	561-12-a	AETR-9-1-a		Failure to indicate reason manually on record sheet (emergency)
561-7	AETR-7		Break(s)				
561-8-2	AETR-8-2		Daily rest period – single crewed	561-12-d	AETR-9-1-d		Failure to indicate reason manually on printout (emergency)
561-8-4	AETR-8-5		More than 3 reduced daily rest periods	561-20	-		Failed to produce infringement notice
561-8-5	AETR-8-3		Daily rest period – multi manning	561-27	AETR-13-1		Wrong type of tachograph (analogue/digital)
561-8-6-1	AETR-8-6a-1		Fail to take prescribed weekly rest period	165-32-3	ANX-12-8-1		Destroyed or suppressed stored/recorded data
561-8-6-2	AETR-8-6a-2		More than six 24-hour periods from last weekly rest	165-33-1-1	ANX-11-1		Not issued a sufficient number of record sheets to driver
561-8-6a	AETR-8-6b		More than twelve 24-hours periods from last weekly rest	165-33-1-3	ANX-11-1-2		Not issued a sufficient number of printing paper to driver
561-8-6a-1	AETR-8-6b-1		Insufficient weekly rest	165-33-2	ANX-11-2		Failed to preserve sheets/printouts in good order
561-8-6b	-		Compensation for two consecutive reduced weekly rest periods not taken en-bloc with the following weekly rest period	165-34-1-1	ANX-12-2-1		Tachograph sheet not used
561-8-8	AETR-8-8		Ban on the regular weekly rest taken in cabin	165-34-1-3	ANX-12-2-4		Unauthorised withdrawal of card/sheet
561-8a	-		Transport undertaking unable to prove the work organization enabling a driver to return 'home' at least every 4 weeks	165-34-1-4	ANX-12-2-3		Tachograph sheet used for longer than 24 hours
561-9-1	AETR-8bis-1		No normal daily/shortened weekly rest taken when interrupting daily rest on ferry/train	165-34-2-1	ANX-12-1-1		Dirty or damaged sheets used
			Other - specify	165-34-3	ANX-12-2b		Fail to make manual record when the driver(s) is/are away from the vehicle
				165-34-4-a	ANX-12-2c		Record sheet not on correct place (multi manning)
				165-34-5a	ANX-12-3-1		Time recorded on the sheet(s) not agree(s) with the official time in the country of registration of the vehicle
				165-34-5-2	ANX-12-3-2		Fail to correctly operate mode switch
				165-34-5-3	-		Failed to put in train/ferry when daily- and weekly rest is interrupted by 561/2006, article 9.1
				165-34-6	ANX-12-5		Incorrect center field entries on sheet
				165-34-6e	ANX-12-5e		Time of any change of vehicle is not noted
				165-34-6-b	-		No country symbols written down on sheet whose borders are crossed during the daily working period (analogue)
				165-34-7-1	-		No country symbols noted where a driver started and/or finished the daily working period
				165-34-7-2	-		No country symbols noted whose borders are crossed during the daily working period (digital)
				165-35-2	ANX-13-2		Failed to make and sign required printouts
				165-36-1	ANX-12-7-1		Failed to produce correct number of tachograph sheets or printouts
			Other - specify				Other – specify
EU	AETR	National	Digital Tachograph	EU	AETR	National	Driver cards
165-1-1-1	AETR-10-1		Tachograph does not meet the requirements	165-27-2	ANX-11-4-1		Driver holding more than one driver card
165-1-1-2	ANX-1-1b-1		Tachograph settings/parameters are not correct	165-27-2	ANX-11-4-2		Use card for which driver is not authorized
165-3-1-d-1	AETR-10-d		Type approved tachograph not installed/activated	165-28-1	ANX-12-1-3		Failed to apply for replacement driver card within 7 days
165-3-1-d-2	ANX-10		Tachograph incorrectly calibrated	165-29-2-1	ANX-13-3-1		Failed to report loss or theft of driver card
165-22-1-d	ANX-9-1-d		Tachograph incorrectly repaired	165-29-2-2	ANX-13-3-2		Failed to return damaged/mafunctioning driver card
165-22-4-d	ANX-9-4-d		Installation plaque missing	165-32-1	ANX-10		Driver fail to ensure correct functioning/use driver card
165-22-5-d	ANX-9-2-d		Seals missing	165-32-3-d-2	ANX-12-8-2		Used forged driver card
165-23-1-d	APP1B-2		Two yearly check not carried out	165-34-1-2	ANX-12-2-2		Driving without correctly inserting a driver card
165-32-3-d	ANX-12-8-d		Unauthorised wire/switch/device present on vehicle	165-34-2-2	ANX-12-1-2		Used dirty or damaged driver card
165-33-1-3	ANX-11-1-d		No/Insufficient paper to carry out printout on request	165-34-4-d	ANX-12-2-5		Second driver – Fail to correctly insert a driver card
165-37-1-d	ANX-13-1-d		Tachograph defective for longer than permitted	165-34-7	ANX-12-5b		No country symbols where work starts and ends
			Other - specify	165-36-2	ANX-12-7-2		Failed to produce driver card
							Other - specify
National	National legislation – Exemptions and derogations		National	National legislation – Exemptions and derogations.			

Comments continued from page 1:

Important explanatory note to driver

Violations of the driving and rest time regulations can endanger traffic safety, reduce employee protection and distort competition.
This form has been provided to you in accordance with Article 20 (1) of EU Regulation no. 561/2006
This form will assist you in any future enforcement checks in which you may be involved.
Article 20 (2) of EU Regulation no. 561/06 requires you to produce this form to an enforcement officer, upon demand.
You must also provide a copy of this form to the operator responsible for the transport

Fuentes

Grupo de trabajo CORTE/VOSA (DVSA)

Grupo de trabajo sobre tiempo de conducción y descanso ECR

MIDT (EU-MIDT/ENC/003 - 2005 rev 6)

MOU (explicación acordada del Reglamento (CE) n° 561/2006)

Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo

Reglamento (UE) n.º 165/2014

Reglamento (CE) n° 561/2006