Este texto es exclusivamente un instrumento de documentación y no surte efecto jurídico. Las instituciones de la UE no asumen responsabilidad alguna por su contenido. Las versiones auténticas de los actos pertinentes, incluidos sus preámbulos, son las publicadas en el Diario Oficial de la Unión Europea, que pueden consultarse a través de EUR-Lex. Los textos oficiales son accesibles directamente mediante los enlaces integrados en este documento

►B REGLAMENTO (CE) nº 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) nº 3821/85 y (CE) nº 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(DO L 102 de 11.4.2006, p. 1)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
►M1	Reglamento (CE) nº 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009	L 300	88	14.11.2009
►M2	Reglamento (UE) nº 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de febrero de 2014	L 60	1	28.2.2014
►M3	Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de julio de 2020	L 249	1	31.7.2020
►M4	Reglamento (UE) 2024/1258 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de abril de 2024	L 1258	1	2.5.2024

Rectificado por:

►C1 Rectificación, DO L 79 de 25.3.2011, p. 26 (561/2006)

►C2 Rectificación, DO L 101 de 18.4.2015, p. 62 (561/2006)

▼B

REGLAMENTO (CE) nº 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) nº 3821/85 y (CE) nº 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES PRELIMINARES

Artículo 1

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

Artículo 2

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

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

▼M3

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

▼B

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

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

a) exclusivamente dentro de la Comunidad, o

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

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

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

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

▼B

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

Artículo 3

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

a) vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuando el trayecto del servicio de que se trate no supere los 50 kilómetros;

▼M3

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

i) transporte de materiales, equipos o maquinaria para uso del conductor en el ejercicio de su profesión, o

ii) entrega de mercancías producidas artesanalmente,

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

▼B

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

c) vehículos adquiridos o alquilados sin conductor por las fuerzas armadas, la defensa civil, los cuerpos de bomberos y las fuerzas responsables del mantenimiento del orden público, cuando el transporte se realice como consecuencia de la función propia encomendada a estos cuerpos y bajo su responsabilidad;

d) vehículos, incluidos los vehículos utilizados para el transporte no comercial de ayuda humanitaria, utilizados en casos de urgencia o destinados a operaciones de salvamento;

e) vehículos especiales utilizados con fines médicos;

f) vehículos especializados en la reparación de averías cuyo radio de acción sea de 100 kilómetros alrededor de su centro de explotación;

g) vehículos que se sometan a pruebas en carretera con fines de mejora técnica, reparación o conservación y vehículos nuevos o transformados que aún no se hayan puesto en circulación;

h) vehículos o conjuntos de vehículos de una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados para el transporte no comercial de mercancías;

▼M3

h *bis)* vehículos con una masa máxima autorizada, incluido cualquier remolque o semirremolque, superior a 2,5 pero que no exceda de 3,5 toneladas, utilizados para el transporte de mercancías, cuando el transporte no se realice por cuenta ajena sino por cuenta de la empresa o del conductor y cuando la conducción del vehículo no constituya la actividad principal de la persona que conduce el vehículo;

▼B

i) vehículos comerciales que se consideren históricos con arreglo a la legislación del Estado miembro en el que circulan y que se utilicen para el transporte no comercial de viajeros o mercancías.

▼B

Artículo 4

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

a) «transporte por carretera»: todo desplazamiento realizado total o parcialmente por una carretera abierta al público de un vehículo, vacío o con carga, destinado al transporte de viajeros o de mercancías;

b) «vehículo»: un vehículo de motor, un tractor, un remolque o un semirremolque o un conjunto de estos vehículos, tal como se definen dichos términos a continuación:

— «vehículo de motor»: todo vehículo provisto de un dispositivo de propulsión que circule por carretera por sus propios medios, distinto de los que se desplazan permanentemente sobre carriles, y destinado normalmente al transporte de viajeros o de mercancías,

— «tractor»: todo vehículo provisto de un dispositivo de autopropulsión que circule por carretera, distinto de los que se desplazan permanentemente sobre carriles, y concebido especialmente para tirar de remolques, semirremolques, herramientas o máquinas, o para empujarlos o accionarlos,

— «remolque»: todo vehículo de transporte destinado a ser enganchado a un vehículo de motor o a un tractor,

— «semirremolque»: un remolque sin eje delantero, acoplado de forma que una parte importante de su peso y del peso de su carga sea soportada por el tractor o el vehículo de motor;

c) «conductor»: toda persona que conduzca el vehículo, incluso durante un corto período, o que esté a bordo de un vehículo como parte de sus obligaciones para conducirlo en caso de necesidad;

d) «pausa»: cualquier período durante el cual un conductor no pueda llevar a cabo ninguna actividad de conducción u otro trabajo y que sirva exclusivamente para su reposo;

e) «otro trabajo»: cualquier actividad definida como tiempo de trabajo con arreglo al artículo 3, letra a), de la Directiva 2002/15/CE, salvo la conducción, incluido cualquier trabajo para el mismo u otro empresario dentro o fuera del sector del transporte;

f) «descanso»: cualquier período ininterrumpido durante el cual un conductor pueda disponer libremente de su tiempo;

g) «período de descanso diario»: el período diario durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un «período de descanso diario normal» o un «período de descanso diario reducido»:

— «período de descanso diario normal»: cualquier período de descanso de al menos 11 horas. Alternativamente, el período de descanso diario normal se podrá tomar en dos períodos, el primero de ellos de al menos tres horas ininterrumpidas y el segundo de al menos 9 horas ininterrumpidas,

— «período de descanso diario reducido»: cualquier período de descanso de al menos 9 horas, pero inferior a 11 horas;

h) «período de descanso semanal»: el período semanal durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un «período de descanso semanal normal» o un «período de descanso semanal reducido»:

— «período de descanso semanal normal»: cualquier período de descanso de al menos 45 horas,

▼B

— «período de descanso semanal reducido»: cualquier período de descanso inferior a 45 horas que, sujeto a las condiciones establecidas en el artículo 8, apartado 6, se puede reducir hasta un mínimo de 24 horas consecutivas;

i) «semana»: el período de tiempo comprendido entre las 00.00 del lunes y las 24.00 del domingo;

j) «tiempo de conducción»: el tiempo que dura la actividad de conducción registrada:

— automática o semiautomáticamente por un aparato de control tal como se define en el anexo I y en el anexo IB del Reglamento (CEE) nº 3821/85, o

— manualmente de conformidad con el artículo 16, apartado 2, del Reglamento (CEE) nº 3821/85;

k) «tiempo diario de conducción»: el tiempo acumulado total de conducción entre el final de un período de descanso diario y el principio del siguiente período de descanso diario o entre un período de descanso diario y un período de descanso semanal;

l) «tiempo semanal de conducción»: el tiempo acumulado total de conducción durante una semana;

m) «masa máxima autorizada»: la masa máxima admisible del vehículo dispuesto para la marcha, incluida la carga útil;

▼M4

n) «servicios regulares de transporte de viajeros»: los «servicios regulares» y los «servicios regulares especiales» tal como se definen en el artículo 2, puntos 2 y 3, respectivamente, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]), ya sean nacionales o internacionales;

n bis) «servicios discrecionales de transporte de viajeros»: los «servicios discrecionales» tal como se definen en el artículo 2, punto 4, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009, ya sean nacionales o internacionales;

▼B

o) «conducción en equipo»: la situación en la que, durante cualquier período de conducción entre cualesquiera dos períodos consecutivos de descanso diario, o entre un período de descanso diario y un período de descanso semanal, haya al menos dos conductores en el vehículo que participen en la conducción. Durante la primera hora de conducción en equipo, la presencia de otro conductor o conductores es optativa, pero durante el período restante es obligatoria;

p) «empresa de transporte»: cualquier persona física o jurídica, o cualquier asociación o grupo de personas sin personalidad jurídica, con o sin ánimo de lucro, o cualquier organismo oficial, tanto si tiene personalidad jurídica propia como si depende de una autoridad que tenga dicha personalidad, cuya actividad sea el transporte por carretera, que actúe por cuenta de otro o por cuenta propia;

q) «período de conducción»: el tiempo de conducción acumulado desde el momento en que un conductor empieza a conducir tras un período de descanso o una pausa hasta que toma un período de descanso o una pausa. El período de conducción puede ser continuado o interrumpido;

([1]) Reglamento (CE) n.º 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 y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

▼M3

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

▼B

CAPÍTULO II

TRIPULACIÓN, TIEMPOS DE CONDUCCIÓN, PAUSAS Y PERÍODOS DE DESCANSO

Artículo 5

1. La edad mínima de los cobradores será de 18 años cumplidos.

2. La edad mínima de los ayudantes será de 18 años cumplidos. No obstante, cada Estado miembro podrá reducir la edad mínima de los ayudantes a 16 años cumplidos siempre que:

a) el transporte por carretera se efectúe dentro de un Estado miembro en un radio de acción de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación del vehículo, incluidos los términos municipales cuyo centro se encuentre en dicho radio;

b) sea con fines de formación profesional, y

c) se respeten los límites de las disposiciones nacionales en materia de empleo.

Artículo 6

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

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

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

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

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

▼M3

5. El conductor deberá registrar como «otro trabajo» cualquier período transcurrido tal como se describe en el artículo 4, letra e), así como cualquier período durante el que conduzca un vehículo utilizado para operaciones comerciales que no entren dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, y deberá registrar cualquier tiempo de disponibilidad tal como se define en el artículo 3, letra b), de la Directiva 2002/15/CE, de conformidad con el artículo 34, apartado 5, letra b), inciso iii), del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]). Este registro deberá introducirse manualmente

([1]) Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos 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).

▼M3

en una hoja de registro o en un documento impreso, o utilizando los dispositivos de entradas manuales de datos del aparato de control.

▼B

Artículo 7

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

Podrá sustituirse dicha pausa por una pausa de al menos 15 minutos seguida de una pausa de al menos 30 minutos, intercaladas en el período de conducción, de forma que se respeten las disposiciones del párrafo primero.

▼M4

En el caso de un conductor que preste un servicio discrecional de transporte de viajeros, la pausa a que se refiere el párrafo primero podrá sustituirse también por dos pausas, de al menos quince minutos cada una, distribuidas durante el período de conducción a que se refiere el párrafo primero, de manera que se cumpla lo dispuesto en dicho párrafo.

▼M3

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

▼B

Artículo 8

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

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

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

▼M4

2 *bis*. Siempre que con ello no se comprometan ni la seguridad vial ni las condiciones de trabajo del conductor, un conductor que efectúe un único servicio discrecional de transporte de viajeros de una duración de al menos seis períodos consecutivos de veinticuatro horas podrá abstenerse de cumplir lo dispuesto en el apartado 2, párrafo primero, y tomar en lugar de ello el período de descanso diario una vez dentro de un plazo máximo de veinticinco horas después de que finalice el período de descanso diario o semanal anterior, siempre que el tiempo total acumulado de conducción de ese día no haya superado las siete horas. Siempre que se cumplan las mismas condiciones, podrá recurrirse a dicha excepción dos veces en un único servicio discrecional de transporte de viajeros de una duración de al menos ocho períodos consecutivos de veinticuatro horas. El recurso a la mencionada excepción se entenderá sin perjuicio del tiempo de trabajo máximo que establezca la legislación aplicable.

▼B

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

▼B

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

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

▼M3

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

a) dos períodos de descanso semanal normales, o

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

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

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

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

▼M1

6 *bis*. ►M4 No obstante lo dispuesto en el apartado 6, un conductor que efectúe un único servicio discrecional de transporte de viajeros podrá aplazar el período de descanso semanal por un plazo de hasta doce períodos consecutivos de veinticuatro horas después de un período de descanso semanal normal anterior, siempre que: ◄

▼M4

_____

▼M1

b) tras la aplicación de la excepción, el conductor se tome:

i) dos períodos de descanso semanal regular, o

ii) un período de descanso semanal regular y un período de descanso semanal reducido de al menos 24 horas; no obstante, la reducción se compensará con un período equivalente de descanso ininterrumpido antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana del período de excepción;

c) a partir del 1 de enero de 2014, el vehículo esté equipado con aparatos de control de conformidad con los requisitos del anexo I B del Reglamento (CEE) nº 3821/85, y

▼M1

d) a partir del 1 de enero de 2014 y de tener lugar la conducción que durante el período comprendido entre las 22:00 y las 6:00 horas, el vehículo cuente con varios conductores o se reduzca a tres horas el período de conducción a que hace referencia el artículo 7.

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

▼M4

La Comisión estudiará las opciones disponibles a efectos de la digitalización de la hoja de ruta a que se refiere el artículo 16, apartado 4, en el contexto de la labor general de digitalización del sector del transporte por carretera.

▼M3

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

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

▼B

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

▼M3

8. No podrán tomarse en un vehículo los períodos de descanso semanal normal ni cualquier período de descanso semanal de más de 45 horas que se tome como compensación de períodos de descanso semanal reducidos previos. Deberán tomarse en un alojamiento apropiado y adaptado para ambos sexos que disponga de instalaciones para dormir y sanitarias adecuadas.

Todos los gastos de alojamiento fuera del vehículo correrán a cargo del empresario.

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

▼M3

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

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

▼B

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

▼M3

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

Artículo 8 bis

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

— detección y prevención de intrusiones,

— iluminación y visibilidad,

— punto de contacto y procedimientos de emergencia,

— instalaciones sanitarias adaptadas a ambos sexos,

— posibilidades de comprar comida y bebidas,

— conexiones que posibiliten la comunicación,

— fuente de alimentación.

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

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

3. Todas las zonas de estacionamiento que hayan sido certificadas podrán indicar que están certificadas de conformidad con las normas y procedimientos de la Unión.

▼M3

De conformidad con el artículo 39, apartado 2, letra c), del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]), los Estados miembros deberán fomentar la creación de zonas de estacionamiento para los usuarios comerciales de la carretera.

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

▼B

Artículo 9

▼M3

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

Con respecto a los períodos de descanso semanal normal, dicha excepción solo se aplicará a los viajes en transbordador o en tren si:

a) la duración prevista del viaje es de por lo menos ocho horas, y

b) el conductor tiene acceso a una cabina para dormir en el transbordador o en el tren.

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

▼B

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

([1]) 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).

▼M3

Artículo 9 bis

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

▼B

CAPÍTULO III

RESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE

Artículo 10

▼M3

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

▼B

2. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores mencionados en el apartado 1 de tal manera que éstos puedan respetar las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo y del capítulo II del presente Reglamento. Las empresas de transporte darán al conductor las instrucciones adecuadas y realizarán además controles regulares para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento (CEE) nº 3821/85 y en el capítulo II del presente Reglamento.

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

Sin perjuicio del derecho de los Estados miembros de asignar plena responsabilidad a las empresas de transporte, los Estados miembros pueden condicionar esta responsabilidad a la infracción cometida por la empresa de los apartados 1 y 2. Los Estados miembros podrán estudiar cualquier prueba que pueda demostrar que la empresa de transporte no puede considerarse razonablemente responsable de la infracción cometida.

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

5. a) Las empresas de transporte que utilicen vehículos dotados de aparatos de control con arreglo al anexo IB del Reglamento (CEE) nº 3821/85 y que entren dentro del campo de aplicación del presente Reglamento:

▼B

i) garantizarán que todos los datos sean transferidos de la unidad instalada en el vehículo y de la tarjeta de conductor con la regularidad prevista en el Estado miembro y que los datos pertinentes sean transferidos con mayor frecuencia para permitir que todas las actividades realizadas por o para esa empresa sean transferidas,

ii) garantizarán que todos los datos transferidos de la unidad instalada en el vehículo y de la tarjeta de conductor se conserven durante al menos doce meses después de su registro y que, en el caso de que así lo exija un inspector, tales datos sean accesibles directamente o a distancia, a partir de las instalaciones de la empresa.

b) A efectos del presente apartado, «transferencia» debe ser entendida conforme a la definición recogida en el anexo IB, capítulo I, letra s), del Reglamento (CEE) nº 3821/85.

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

CAPÍTULO IV

EXCEPCIONES

Artículo 11

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

Artículo 12

Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera, y con objeto de llegar a un punto de parada adecuado, el conductor podrá apartarse de los artículos 6 a 9 en la medida necesaria para garantizar la seguridad de las personas, del vehículo o de su carga. El conductor deberá señalar manualmente el motivo de la excepción en la hoja de registro del aparato de control o en una impresión del aparato de control o en el registro de servicio, a más tardar, al llegar al punto de parada adecuado.

▼M3

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

▼M3

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

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

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

▼B

Artículo 13

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

a) vehículos propiedad de las autoridades públicas, o alquilados sin conductor por éstas, utilizados para efectuar transportes por carretera que no compitan con transportistas profesionales;

b) vehículos utilizados o alquilados sin conductor por empresas agrícolas, hortícolas, forestales, ganaderas o pesqueras para el transporte de mercancías dentro de un radio de hasta 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa en el marco de su propia actividad empresarial;

c) los tractores agrícolas y los tractores forestales empleados en actividades agrícolas y forestales dentro de un radio de hasta 100 kilómetros del centro de explotación de la empresa que posee o arrienda el vehículo;

▼M2

d) vehículos o conjuntos de vehículos con una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados por proveedores del servicio universal en el sentido del artículo 2, punto 13, de la Directiva 97/67/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 1997, relativa a las normas comunes para el desarrollo del mercado interior de los servicios postales de la Comunidad y la mejora de la calidad del servicio [1], para la entrega de envíos postales en el marco del servicio universal.

[1] DO L 15 de 21.1.1998, p. 14.

▼B

Estos vehículos sólo serán utilizados dentro de un radio de ►M2 100 kilómetros ◄ alrededor del centro de explotación de la empresa, siempre que la conducción de vehículos no constituya la actividad principal del conductor;

▼M3

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

▼B

f) vehículos destinados al transporte de mercancías dentro de un radio de ►M2 100 kilómetros ◄ alrededor del centro de explotación de la empresa y propulsados mediante gas natural o licuado o electricidad, cuya masa máxima autorizada, incluida la masa de los remolques o semirremolques, no sea superior a 7,5 toneladas;

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

▼C1

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

▼B

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

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

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

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

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

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

▼B

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

p) vehículos utilizados para el transporte de animales vivos desde las granjas hasta los mercados locales y viceversa, o desde los mercados hasta los mataderos locales en un radio de hasta ►M2 100 kilómetros ◄;

▼M3

q) vehículos o conjuntos de vehículos que transporten maquinaria de construcción para una empresa de construcción dentro de un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de operaciones de la empresa, siempre que la conducción de los vehículos no constituya la actividad principal del conductor;

r) vehículos usados para transportar hormigón preamasado.

▼B

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

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

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

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

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

Artículo 14

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

▼M3

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

▼B

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

▼M3

Artículo 15

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

▼B

CAPÍTULO V

PROCEDIMIENTOS DE CONTROL Y SANCIONES

Artículo 16

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

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

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

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

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

3. El registro de servicio deberá:

▼M3

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

▼B

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

c) conservarse en la empresa de transporte durante un año tras la expiración del período a que se refiera. La empresa de transporte deberá facilitar un extracto del registro de servicio a los conductores interesados que lo soliciten, y

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

▼M4

4. A efectos de los controles de carretera, en tanto no esté disponible la hoja de ruta digital, el conductor deberá poder justificar el recurso a las excepciones previstas en el artículo 7, párrafo tercero, y en el artículo 8, apartados 2 *bis* y 6 *bis*:

▼M4

a) llevando a bordo del vehículo una hoja de ruta cumplimentada, que contenga la información requerida de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1073/2009, que la empresa de transporte será la responsable de suministrar a los conductores antes de cada viaje, y

b) llevando a bordo del vehículo copias en papel o en formato electrónico de las hojas de ruta relativas a los veintiocho días anteriores y, a partir del 31 de diciembre de 2024, a los cincuenta y seis días anteriores.

La obligación mencionada en el párrafo primero, letra b), dejará de aplicarse, a más tardar, cuando el vehículo cuente con un tacógrafo que permita registrar el tipo de servicio de transporte de viajeros a que se refiere el apartado 5.

En el caso de los servicios nacionales, podrá utilizarse la hoja de ruta aplicable a los servicios internacionales, indicando que se usa para servicios nacionales. La Comisión podrá adoptar un acto de ejecución que establezca el formato de la hoja de ruta para los servicios nacionales a fin de simplificar el control del cumplimiento, si procede. Dicho acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 24, apartado 2 *bis*.

A más tardar el 31 de diciembre de 2026, la Comisión evaluará las opciones de digitalización de la hoja de ruta destinada a los conductores que prestan servicios discrecionales de transporte de viajeros desde el punto de vista de su viabilidad, su eficacia en relación con el coste, sus efectos en la capacidad de controlar el cumplimiento de la normativa y su incidencia en las condiciones de trabajo de los conductores y, en su caso, presentará al Parlamento Europeo y al Consejo una propuesta legislativa relativa a dicha digitalización.

Dicha evaluación incluirá la elaboración de una hoja de ruta digital que contenga la información requerida de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1073/2009 y que haga posible que dicha información se registre electrónicamente antes del inicio del viaje en una interfaz multilingüe a la que los operadores tendrán acceso. A tal fin, la Comisión también podrá estudiar la posibilidad de desarrollar uno o varios módulos nuevos para el Sistema de Información del Mercado Interior establecido por el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]).

5. A fin de garantizar condiciones uniformes de aplicación y control del cumplimiento del artículo 7, párrafo tercero, y del artículo 8, apartados 2 *bis* y 6 *bis*, la Comisión, en la primera revisión que se realice del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión ([2]) o de cualquier acto de ejecución que lo sustituya, y a más tardar el 23 de noviembre de 2025, adoptará actos de ejecución que establezcan especificaciones técnicas adecuadas que permitan registrar y almacenar en el tacógrafo los datos relativos al tipo de servicio de transporte de viajeros, es decir, si se trata de un servicio de transporte de viajeros regular o discrecional. La fecha de aplicación de dichos actos de ejecución se fijará previa consulta a las partes interesadas pertinentes. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 24, apartado 2 *bis*.

([1]) Reglamento (UE) n.º 1024/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior y por el que se deroga la Decisión 2008/49/CE de la Comisión («Reglamento IMI») (DO L 316 de 14.11.2012, p. 1).

([2]) Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión, de 18 de marzo de 2016, por el que se ejecuta el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, que establece los requisitos para la construcción, ensayo, instalación, funcionamiento y reparación de los tacógrafos y de sus componentes (DO L 139 de 26.5.2016, p. 1).

▼B

Artículo 17

1. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión, mediante el acta tipo prevista en la Decisión 93/173/CEE ([1]), la información necesaria para que pueda redactar cada dos años un informe sobre la aplicación del presente Reglamento y del Reglamento (CEE) nº 3821/85 y sobre la evolución de la situación en los sectores correspondientes.

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

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

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

▼M4

Artículo 17 bis

A más tardar el 31 de diciembre de 2028, la Comisión elaborará un informe en el que se evalúen los efectos de las disposiciones del presente Reglamento relativas al sector de los servicios del transporte discrecional de viajeros en la seguridad vial y en aspectos sociales, en particular, las condiciones de trabajo de los conductores. La Comisión remitirá dicho informe al Parlamento Europeo y al Consejo. Si lo considera conveniente, presentará las propuestas legislativas pertinentes.

▼B

Artículo 18

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

Artículo 19

▼M3

1. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento y del Reglamento (UE) n.º 165/2014 y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Dichas sanciones serán eficaces y proporcionadas a la gravedad de las infracciones, a tenor del anexo III de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]), disuasorias y no discriminatorias. Ninguna infracción del presente Reglamento y del Reglamento (UE) n.º 165/2014 será objeto de más de una sanción o procedimiento administrativo. Los Estados miembros notificarán a la Comisión dichas normas y medidas, junto con el método y los criterios elegidos a nivel nacional para evaluar su proporcionalidad. Los Estados miembros notificarán sin demora toda modificación posterior que les afecte. La Comisión informará a los Estados miembros de esas normas

([1]) DO L 72 de 25.3.1993, p. 33.

([2]) 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 165/2014 y 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).

▼M3

y medidas, así como de cualquier modificación de las mismas. La Comisión velará por que esta información se publique en un sitio web público específico en todas las lenguas oficiales de la Unión, que contenga información detallada sobre dichas sanciones aplicables en los Estados miembros.

▼M4

2. Los Estados miembros permitirán a las autoridades competentes imponer sanciones a empresas o a conductores por las infracciones del presente Reglamento o del Reglamento (UE) n.º 165/2014 detectadas en su territorio y por las que todavía no se haya impuesto ninguna sanción, aun cuando tales infracciones se hayan cometido en el territorio de otro Estado miembro o de un tercer país.

▼B

Con carácter de excepción, cuando se descubra una infracción:

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

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

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

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

4. Los Estados miembros garantizarán que estará en vigor un sistema de sanciones proporcionadas, que podrán incluir sanciones de carácter económico, por infracción del presente Reglamento o del Reglamento (CEE) nº 3821/85 por parte de empresas o expedidores, transitarios, operadores turísticos, contratistas principales, subcontratistas y agencias de colocación de conductores.

Artículo 20

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

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

3. El conductor que trabaje al servicio de varias empresas de transporte deberá facilitar a cada una de ellas información suficiente que le permita cumplir las disposiciones del capítulo II.

Artículo 21

Para enfrentarse a los casos en que un Estado miembro considere que ha existido una infracción del presente Reglamento, que por su carácter pueda claramente poner en peligro la seguridad en la carretera, se deberá habilitar a la autoridad competente pertinente para proceder a la inmovilización del vehículo hasta que se haya subsanado la causa de

▼B

la infracción. Los Estados miembros podrán obligar al conductor a tomar el período diario de descanso. Asimismo, los Estados miembros, cuando sea preciso, podrán retirar, suspender o restringir la autorización de una empresa, si ésta está establecida en dicho Estado miembro, o retirar, suspender o restringir el permiso de conducción de un conductor. La Comisión, de conformidad con el artículo 24, apartado 2, elaborará directrices, a fin de fomentar una aplicación armonizada del presente artículo.

Artículo 22

▼M3

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

▼B

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

a) las infracciones de las normas establecidas en el capítulo II cometidas por no residentes y cualquier sanción impuesta por causa de las mismas;

b) las sanciones aplicadas por un Estado miembro a sus residentes por causa de infracciones de dicho tipo cometidas en otros Estados miembros;

▼M3

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

▼B

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

▼M3

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

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

▼B

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

Artículo 23

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

▼M3

Artículo 23 bis

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

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

▼M3

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

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

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación ([1]).

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

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

▼B

Artículo 24

1. La Comisión estará asistida por el Comité creado en virtud del artículo 18, apartado 1, del Reglamento (CEE) nº 3821/85.

▼M3

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

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

▼B

3. El Comité aprobará su reglamento interno.

Artículo 25

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

a) examinará los casos específicos en que surjan diferencias en la aplicación y ejecución de las disposiciones del presente Reglamento y en particular lo relativo a los tiempos de conducción, pausas y períodos de descanso;

([1]) DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.
([2]) Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

▼B

b) clarificará las disposiciones del presente Reglamento con objeto de promover un enfoque común.

▼M3

2. En los casos a que se refiere el apartado 1, letra b), la Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan planteamientos comunes.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 24, apartado 2 *bis*.

▼B

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 26

El Reglamento (CEE) nº 3821/85 queda modificado de la manera siguiente:

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

«Artículo 2

A los efectos del presente Reglamento, serán de aplicación las definiciones que recoge el artículo 4 del Reglamento (CE) nº 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) nº 3821/85 y (CE) nº 2135/98 del Consejo (*).

(*) DO L 102 de 11.4.2006, p. 1»

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

«1. El aparato de control se instalará y utilizará en los vehículos destinados al transporte por carretera de viajeros o de mercancías, matriculados en un Estado miembro, con excepción de los vehículos contemplados en el artículo 3 del Reglamento (CE) nº 561/2006. Los vehículos contemplados en el artículo 16, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 561/2006 y los vehículos que estuvieran excluidos del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 3820/85, pero que ya no lo están según el Reglamento (CE) nº 561/2006, tendrán hasta el 31 de diciembre de 2007 para dar cumplimiento a este requisito.

2. Los Estados miembros podrán eximir del cumplimiento del presente Reglamento a los vehículos a que se refiere el artículo 13, apartados 1 y 3, del Reglamento (CE) nº 561/2006.

3. Previa autorización de la Comisión, los Estados miembros podrán eximir del cumplimiento del presente Reglamento a los vehículos utilizados para las operaciones de transporte a que se refiere el artículo 14 del Reglamento (CE) nº 561/2006.».

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

▼B

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

4) El artículo 15 se modifica como sigue:

— se añade un quinto párrafo al apartado 1:

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

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

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

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

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

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

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

a) cuando el vehículo esté equipado con un aparato de control de conformidad con el anexo I, consignarse de forma legible y sin manchar las hojas, a mano, automáticamente o por otros medios, o

b) cuando el vehículo esté equipado con un aparato de control de conformidad con el anexo IB, consignarse en la tarjeta de conductor utilizando el dispositivo de introducción manual previsto en el aparato de control.

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

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

▼B

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

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

(*) DO L 80 de 23.3.2002, p. 35.»

— el apartado 4 se suprime;

— el apartado 7 se sustituye por el texto siguiente:

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

i) las hojas de registro de la semana en curso y las utilizadas por el conductor en los 15 días anteriores,

ii) la tarjeta de conductor si posee una, y

iii) cualquier registro manual e impresión realizada durante la semana en curso y los 15 días anteriores conforme a lo dispuesto por el presente Reglamento y el Reglamento (CE) nº 561/2006.

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

b) cuando el conductor conduzca un vehículo dotado con un aparato de control de conformidad con el anexo IB, el conductor deberá estar en condiciones de presentar, siempre que lo solicite un inspector:

i) la tarjeta de conductor si posee una,

ii) cualquier registro manual e impresión realizada durante la semana en curso y los 15 días anteriores conforme a lo dispuesto por el presente Reglamento y el Reglamento (CE) nº 561/2006, y

iii) las hojas de registro correspondientes al mismo período a que se refiere el párrafo anterior, durante el cual condujo un vehículo dotado con equipo de control de conformidad con el anexo I.

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

c) Un inspector autorizado de control podrá verificar el cumplimiento del Reglamento (CE) nº 561/2006 mediante un análisis de las hojas de registro, de los datos mostrados o impresos registrados por el aparato de control o en la tarjeta de conductor o, a falta de lo anterior, al analizar cualquier otro documento acreditativo que justifique el incumplimiento de una disposición, como los previstos en el artículo 16, apartados 2 y 3.».

▼B

Artículo 27

El Reglamento (CE) nº 2135/98 se modifica como sigue:

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

«1. a) A partir del vigésimo día de la publicación del Reglamento (CE) nº 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) nº 3821/85 y (CE) nº 2135/98 del Consejo (*), los vehículos que se pongan en circulación por primera vez deberán estar equipados con un aparato de control conforme a los requisitos del anexo IB del Reglamento (CEE) nº 3821/85.

_____

(*) DO L 102 de 11.4.2006, p. 1.»

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

«2. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para poder expedir las tarjetas de conductor a más tardar a los veinte días de la publicación del Reglamento (CE) nº 561/2006.».

Artículo 28

Queda derogado el Reglamento (CEE) nº 3820/85 y sustituido por el presente Reglamento.

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

Artículo 29

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

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.