

## Explicación del Reglamento (CE) nº 561/2006 para favorecer la aplicación armonizada de los controles en carretera



## Índice

<b>1. Objeto y ámbito de aplicación.....</b>	<b>5</b>
<b>2. Normas aplicables a los horarios de los conductores.....</b>	<b>7</b>
<b>2.1 Introducción.....</b>	<b>7</b>
<b>2.1.1 Acuerdo AETR.....</b>	<b>7</b>
<b>2.1.2 Sanciones.....</b>	<b>8</b>
<b>2.1.3 Controles en carretera.....</b>	<b>8</b>
<b>2.1.4 Trato con los conductores.....</b>	<b>8</b>
2.1.4.1 Comunicación.....	8
2.1.4.2 Presentación de documentos.....	9
2.1.4.3 Actitud.....	9
<b>2.1.5 Estructura del documento.....</b>	<b>11</b>
<b>2.2 Reglamento (CE) nº 561/2006.....</b>	<b>11</b>
<b>2.2.1 Artículo 1.....</b>	<b>11</b>
2.2.1.1 Texto.....	11
2.2.1.2 Infracciones.....	11
2.2.1.3 Controles en carretera.....	12
<b>2.2.2 Artículo 2.....</b>	<b>14</b>
<b>2.2.2.1 Artículo 2.1.....</b>	<b>14</b>
2.2.2.1.1 Texto.....	14
2.2.2.1.2 Infracciones.....	15
2.2.2.1.3 Controles en carretera.....	15
<b>2.2.2.2 Art. 2.2.....</b>	<b>15</b>
2.2.2.2.1 Texto.....	15
2.2.2.2.2 Infracciones.....	15
2.2.2.2.3 Controles en carretera.....	16
<b>2.2.2.3 Art. 2.3.....</b>	<b>17</b>
2.2.2.3.1 Texto.....	18
2.2.2.3.2 Infracciones.....	19
2.2.2.3.3 Controles en carretera.....	20
<b>2.2.3 Artículo 3.....</b>	<b>21</b>
2.2.3.1 Texto.....	22
2.2.3.2 Infracciones.....	22
2.2.3.3 Controles en carretera.....	23
<b>2.2.4 Artículo 4.....</b>	<b>24</b>
2.2.4.1 Texto.....	24
2.2.4.2 Infracciones.....	25
2.2.4.3 Controles en carretera.....	26
<b>2.2.5 Artículo 5.....</b>	<b>29</b>
2.2.5.1 Texto.....	29
2.2.5.2 Infracciones.....	29
2.2.5.2.1 Controles en carretera.....	29
<b>2.2.6 Artículo 6.....</b>	<b>30</b>
2.2.6.1 Texto.....	30
2.2.6.2 Infracciones.....	30
2.2.6.3 Controles en carretera.....	31

<b>2.2.7</b>	<b>Artículo 7</b> .....	<b>336</b>
2.2.7.1	Texto.....	37
2.2.7.2	Infracciones.....	38
2.2.7.3	Controles en carretera .....	38
<b>2.2.8</b>	<b>Artículo 8</b> .....	<b>39</b>
2.2.8.1	Texto.....	40
2.2.8.2	Infracciones.....	40
2.2.8.3	Controles en carretera .....	40
2.2.8.4	«Norma de los 12 días».....	48
2.2.8.5	Interrupciones de emergencia de los períodos de descanso .....	48
<b>2.2.9</b>	<b>Artículo 9</b> .....	<b>49</b>
2.2.9.1	Texto.....	50
2.2.9.2	Infracciones.....	50
2.2.9.3	Controles en carretera .....	50
<b>2.2.10</b>	<b>Artículo 10</b> .....	<b>51</b>
2.2.10.1	Texto.....	52
2.2.10.2	Infracciones.....	52
2.2.10.3	Controles en carretera .....	52
<b>2.2.11</b>	<b>Artículo 11</b> .....	<b>53</b>
2.2.11.1	Texto.....	53
2.2.11.2	Infracciones.....	53
2.2.11.3	Controles en carretera .....	53
<b>2.2.12</b>	<b>Artículo 12</b> .....	<b>54</b>
2.2.12.1	Texto.....	54
2.2.12.2	Infracciones.....	54
2.2.12.3	Controles en carretera .....	54
<b>2.2.13</b>	<b>Artículo 13</b> .....	<b>55</b>
2.2.13.1	Texto.....	55
2.2.13.2	Infracciones.....	56
2.2.13.3	Controles en carretera .....	57
<b>2.2.14</b>	<b>Artículo 14</b> .....	<b>57</b>
2.2.14.1	Texto.....	57
2.2.14.2	Infracciones.....	57
2.2.14.3	Controles en carretera .....	58
<b>2.2.15</b>	<b>Artículo 15</b> .....	<b>58</b>
2.2.15.1	Texto.....	58
2.2.15.2	Infracciones.....	59
2.2.15.3	Controles en carretera .....	59
<b>2.2.16</b>	<b>Artículo 16</b> .....	<b>59</b>
2.2.16.1	Texto.....	59
<b>2.2.17</b>	<b>Artículos 17 y 18</b> .....	<b>59</b>
<b>2.2.18</b>	<b>Artículo 19</b> .....	<b>60</b>
2.2.18.1	Texto.....	60
2.2.18.2	Infracciones.....	60
2.2.18.3	Controles en carretera .....	60
<b>2.2.19</b>	<b>Artículo 20</b> .....	<b>61</b>
2.2.19.1	Texto.....	61
2.2.19.2	Infracciones.....	61

2.2.19.3	Controles en carretera .....	61
<b>2.2.20</b>	<b>Artículo 21</b> .....	<b>62</b>
2.2.20.1	Texto.....	62
2.2.20.2	Infracciones.....	62
2.2.20.3	Controles en carretera .....	62
<b>2.2.21</b>	<b>Artículos 22 - 29</b> .....	<b>62</b>
<b>3.</b>	<b>Reglamento (CEE) nº 3821/85 – Normas relativas a los tacógrafos y al mantenimiento de registros</b> .....	<b>63</b>
<b>3.1</b>	<b>Reglamento (CEE) nº 3821/85</b> .....	<b>63</b>
<b>3.1.1</b>	<b>Artículo 3</b> .....	<b>64</b>
3.1.1.1	Texto.....	64
3.1.1.2	Infracciones.....	64
3.1.1.3	Controles en carretera .....	64
<b>3.1.2</b>	<b>Artículo 13</b> .....	<b>65</b>
3.1.2.1	Texto.....	65
3.1.2.2	Infracciones.....	66
3.1.2.3	Controles en carretera .....	66
<b>3.1.3</b>	<b>Artículo 14</b> .....	<b>67</b>
3.1.3.1	Texto.....	67
3.1.3.2	Infracciones.....	68
3.1.3.3	Controles en carretera .....	69
<b>3.1.4</b>	<b>Artículo 15</b> .....	<b>69</b>
3.1.4.1	Texto.....	70
3.1.4.2	Infracciones.....	71
3.1.4.3	Controles en carretera .....	72
<b>3.1.5</b>	<b>Artículo 16</b> .....	<b>73</b>
3.1.5.1	Texto.....	74
3.1.5.2	Infracciones.....	74
3.1.5.3	Controles en carretera .....	75
<b>Anexo 1</b> .....		<b>81</b>
<b>Nota orientativa 1</b> .....		<b>81</b>
<b>Nota orientativa 2</b> .....		<b>82</b>
<b>Nota orientativa 3</b> .....		<b>83</b>
<b>Nota orientativa 4</b> .....		<b>84</b>
<b>Nota orientativa 5</b> .....		<b>85</b>
<b>Nota orientativa 6</b> .....		<b>86</b>
<b>Anexo 2</b> .....		<b>87</b>
<b>Aclaración de la Comisión 1</b> .....		<b>88</b>
<b>Aclaración de la Comisión 2</b> .....		<b>88</b>
<b>Aclaración de la Comisión 3</b> .....		<b>88</b>
<b>Aclaración de la Comisión 4</b> .....		<b>89</b>
<b>Aclaración de la Comisión 5</b> .....		<b>90</b>
<b>Anexo 3</b> .....		<b>91</b>
<b>Sinopsis del REGLAMENTO (CE) nº 561/2006</b> .....		<b>91</b>
<b>Anexo 4</b> .....		<b>92</b>
<b>Sinopsis del REGLAMENTO (CEE) nº 3821/85</b> .....		<b>93</b>

## 1. Objeto y ámbito de aplicación

La finalidad del presente documento es ofrecer una explicación simplificada y unánimemente aceptada del Reglamento (CE) nº 561/2006<sup>1</sup> en el contexto de los controles en carretera especificados en la Directiva 2006/22/CE<sup>2</sup>.

Su contenido es fruto de las deliberaciones del grupo de trabajo del proyecto TRACE (Transport Regulators Align Control Enforcement) y tiene en cuenta las consultas realizadas con asociaciones del sector, como la IRU (Unión Internacional de Transportes por Carretera) o la UETR (Unión Europea de Transporte por Carretera), y con organismos oficiales competentes representados en ECR (Euro Control Route) y CORTE (Confederación de organizaciones responsables de la aplicación de las normas de transporte por carretera), y se ofreció la oportunidad de transmitir sus observaciones a los organismos competentes de los 27 Estados miembros.

Así pues, las explicaciones recogidas en el presente documento proceden, en parte, de aplicaciones no controvertidas ya existentes y, en parte, de materiales orientativos disponibles, tales como notas de orientación, aclaraciones y sentencias judiciales, cuando las consultas han mostrado variaciones en la aplicación entre los organismos de control.

El contenido ha sido recopilado por un pequeño grupo de trabajo compuesto por personas con amplia experiencia en materia de control de la aplicación de la ley. Las deliberaciones del grupo de trabajo se hicieron llegar regularmente a las organizaciones mencionadas anteriormente para recabar observaciones y comentarios con el objeto de optimizar, en la medida de lo posible, su acuerdo general con el contenido. El grupo de trabajo tuvo en cuenta todas esas aportaciones y las incorporó cuando fue posible en el presente documento; no obstante, dado que el proyecto no puede considerar que la respuesta «no sabe - no contesta» constituya una respuesta positiva, no se puede afirmar que el contenido refleje un acuerdo general.

Quedaban algunas cuestiones que, en opinión del grupo de trabajo, dificultaban una explicación optimizada del Reglamento. Estas se remitieron a la Comisión en un documento separado para solicitar su ayuda. La Comisión ha señalado que dichas cuestiones no deberían impedir la finalización del proyecto.

Por consiguiente, el equipo del proyecto considera que las consultas realizadas son suficientes para constituir una buena base desde la cual partir para la creación de productos de formación válidos y adecuados para el uso al que se destinan.

El producto de formación derivado del presente documento incluirá una guía del formador con notas, un plan de estudios, un manual, ejercicios para exámenes, una presentación en PowerPoint y recomendaciones para la formación sobre el terreno.

Los materiales de formación elaborados están pensados para ofrecer a los agentes de control recién contratados una formación inicial y a los agentes experimentados una formación de reciclaje.

Se instará a los Estados miembros a que adopten este paquete como un módulo que debe incorporarse a una formación más amplia de los agentes de control.

El objetivo general de dicho producto de formación consiste en contribuir a la mejora del nivel profesional de los agentes de control.

En relación con el ámbito de aplicación, aunque el presente documento trata de una explicación simplificada del Reglamento (CE) nº 561/2006, no resulta viable ni realista presentarlo sin hacer referencia a los requisitos incluidos en el Reglamento (CEE)



n.º 3821/85<sup>3</sup>. No obstante, una explicación detallada del citado Reglamento (CEE) nº 3821/85 sale fuera del ámbito del presente documento.

Cualquier referencia a las mejores prácticas y a la orientación de los agentes de control en materia de identificación de infracciones se dirige específicamente al contexto del control a pie de carretera.

Los controles realizados por empresas/operadores contarán sin duda con mejores recursos y menos limitaciones de tiempo. Cabría esperar un enfoque más profundo. No obstante, este documento sí resulta pertinente para dichos tipos de comprobación del cumplimiento.

El contenido del presente documento se basa en la información más actualizada disponible y su valor futuro dependerá de que las actualizaciones reflejen las decisiones, interpretaciones jurídicas y modificaciones según se vayan produciendo, así como de la capacidad de la Comisión para ayudar a aclarar las cuestiones ya citadas identificadas por el proyecto.

## 2. Normas aplicables a los horarios de los conductores

### 2.1 Introducción

Las normas aplicables a los tacógrafos y a las horas de conducción realizadas se introdujeron a escala de la Comunidad con el **Reglamento (CEE) nº 543/69**<sup>4</sup> de 25 de marzo de 1969. Este Reglamento estableció:

- Límites mínimos de edad para los conductores, acompañantes y cobradores
- Límites del tiempo de conducción continuo y diario
- Duraciones mínimas y demás condiciones aplicables a las pausas y a los descansos diarios y semanales
- Obligación de registrar la actividad y fomento del uso del registro automático.

El Reglamento pretendía mejorar las condiciones sociales de las personas que trabajan en el sector del transporte por carretera, mejorar la seguridad vial y, además, tratar las cuestiones de competencia relacionadas con el transporte por carretera, por ferrocarril y por vías interiores navegables.

El **Reglamento (CEE) nº 3820/85**<sup>5</sup> entró en vigor el 20 de diciembre de 1985 y fue derogado por el **Reglamento (CEE) nº 543/69**, a su vez derogado por el **Reglamento (CE) nº 561/2006** de 11 de abril de 2006. Cada Reglamento posterior intentaba alcanzar los objetivos del Reglamento anterior, corregir cualquier cuestión problemática ocasionada por imprecisiones en la redacción y teniendo en cuenta otras normativas asociadas.

El presente documento tiene por objeto explicar las disposiciones del Reglamento (CE) nº 561/2006 y situarlas en el contexto de una función de supervisión del cumplimiento. Al hacerlo se reiterarán los objetivos de cada serie posterior de normas, en particular:

- Mejora de la seguridad vial
- Mejora de las condiciones sociales del personal del sector del transporte por carretera
- Fomento de la libre competencia en el sector del transporte por carretera y con otros medios de transporte.

Este documento también pretende 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.

#### 2.1.1 Acuerdo AETR

En función del tipo de trayecto del vehículo y/o del conductor, podrá ser aplicable el AETR<sup>6</sup>. El AETR y el Reglamento (CE) nº 561/2006 se adecuaron estrechamente el 26 de septiembre de 2010. Antes de adoptar una decisión sobre el instrumento jurídico aplicable, es importante identificar correctamente el tipo de trayecto del vehículo y otros factores. Los agentes de control deberán identificar correctamente la normativa y la infracción o infracciones cuando descubran un incumplimiento, a fin de cumplir las exigencias jurídicas; ya que, en caso contrario, podrían prosperar los recursos contra la sanción por motivos técnicos.

## 2.1.2 Sanciones

Aunque las sanciones aplicables por incumplimiento de dichos Reglamentos son competencia de cada Estado miembro, como mínimo se debe aplicar una sanción que rectifique la infracción. Por ejemplo, si se descubre que un conductor ha incumplido las normas en materia de descanso diario, se le debe obligar a cumplir dicha disposición antes de poder continuar su trayecto, independientemente de las multas que se le impongan.

## 2.1.3 Controles en carretera

Los controles en carretera, destinados a comprobar el cumplimiento del Reglamento (CE) nº 561/2006, el Reglamento (CEE) nº 3821/85, el AETR y demás normativas, son obligatorios en virtud de la Directiva 2006/22/CE. La Directiva exige que «los controles de carretera se efectúen con rapidez y eficacia, a fin de que se realicen en el menor tiempo posible y con el menor retraso para el conductor».

Además, lo ideal sería que los controles de los conductores de autobuses y autocares se realizasen cuando los vehículos no transporten a pasajeros.

La Directiva contempla asimismo los requisitos que deben controlarse en general.

A la hora de determinar la ubicación de los controles de comprobación del cumplimiento hay que tener en cuenta el bienestar de los conductores afectados por los mismos, como por ejemplo el acceso a instalaciones en caso de prohibición (ya sea directamente o en virtud de una orden); por consiguiente, debe quedar claro que los agentes de control ejercen sus funciones de un modo honesto e imparcial. Deben intentar tratar a los demás como les gustaría que los trataran a ellos.

Todas estas consideraciones deberán contrastarse con los objetivos declarados del Reglamento (CE) nº 561/2006 (véase el apartado 2.1).

## 2.1.4 Trato con los conductores

### 2.1.4.1 Comunicación

Los agentes de control se encontrarán con numerosos conductores de muchos países diferentes; por lo que es inevitable que se produzcan dificultades de comunicación.

Cabe esperar que cualquier conductor de cualquier país que sea objeto de un control esté al tanto de que probablemente tenga que presentar determinados documentos para su inspección. Los agentes de control no necesitarán conocimientos lingüísticos especiales para solicitarlos.

No obstante, los agentes de control no deben limitarse a inspeccionar y validar dichos documentos, sino que deben interpretar la información recogida en ellos para verificar la conformidad. Esto siempre requerirá cierto grado de diálogo y los agentes podrían, por ejemplo, recurrir a servicios de interpretación y notas explicativas traducidas que contribuyan a la comprensión, tanto por parte del conductor como del agente de control.



#### 2.1.4.2 Presentación de documentos

Es posible que los agentes de control solo consigan averiguar la verdad examinando otros datos en posesión del conductor, como por ejemplo recibos de combustible, billetes de transbordadores, etc. Por consiguiente, deberán pedir al conductor que muestre dichos documentos para compararlos con los demás registros con indicaciones horarias; no obstante, los agentes deben conocer las limitaciones al derecho a solicitar tales documentos. El hecho de que no se presenten tales elementos no indica necesariamente que se estén ocultando con el propósito de encubrir una infracción.

Los documentos que deben presentarse a petición de los agentes son: pasaporte, permiso de conducción, datos/registros del tacógrafo, tarjeta de conductor, impresiones, permiso de la Comunidad, documentación técnica del vehículo, certificado de formación del conductor, documentos del seguro, autorización de conducción (en el caso de conductores de países no pertenecientes a la UE), prueba de rectificación de una infracción anterior, documentos del CMR, hoja de ruta y todos los documentos asociados a una carga peligrosa.

#### 2.1.4.3 Actitud

Para que los agentes de control puedan cumplir su cometido de fomentar la seguridad vial y la competencia leal controlando el cumplimiento de las normas establecidas con este fin, deberán aceptar los registros del conductor como una versión fidedigna de los hechos, salvo que tengan motivos para pensar lo contrario, en cuyo caso deberán realizar todas las comprobaciones necesarias para determinar los hechos y cerciorarse de la veracidad de los registros y de la conformidad con la normativa.

Los agentes deberán evitar cualquier presunción de culpabilidad de los conductores o empresas salvo que detecten pruebas en sentido contrario, aunque están autorizados a tener en cuenta en el desempeño de sus funciones el resultado de anteriores controles de conformidad realizados en los vehículos de una empresa durante el examen de sus actividades.

Conviene que no muestren un comportamiento que los conductores puedan interpretar como arrogante y condescendiente, lo cual únicamente crearía obstáculos en el trato entre el agente y el conductor.

Cuando emitan un juicio profesional al evaluar las infracciones, los agentes de control deberán tener en cuenta las circunstancias atenuantes y los casos de fuerza mayor derivados de la presión ejercida sobre las operaciones de transporte comercial por parte de muchos sectores que afectan al cumplimiento de la normativa.

Deberán garantizar que sus comprobaciones se realicen de forma profesional, con objetividad e imparcialidad.

#### 2.1.5 **Estructura del documento**

El presente documento examinará cada artículo del Reglamento (CE) nº 561/2006 y analizará en particular su impacto e influencia sobre los controles en carretera realizados por agentes de control. Este enfoque implica que determinados artículos, a pesar de ser importantes, no serán tratados en detalle en este documento, dado que no se consideran relevantes para el contexto señalado.

Del mismo modo, se incluirán ciertos artículos del Reglamento (CEE) nº 3821/85 que constituyen un requisito previo para un control eficaz del cumplimiento en la carretera.

Cuando se señalen infracciones habituales se hará referencia a la clasificación de su gravedad que figura en el anexo III de la Directiva 2006/22/CE<sup>7</sup> (modificada).

## 2.2 Reglamento (CE) nº 561/2006

### 2.2.1 Artículo 1

#### 2.2.1.1 Texto

*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.*

#### 2.2.1.2 Infracciones

Ninguna.

#### 2.2.1.3 Controles en carretera

No genera un impacto directo que deban tener en cuenta los agentes de control, pero es útil como recordatorio del objeto de este Reglamento.

### 2.2.2 Artículo 2

#### 2.2.2.1 Artículo 2, apartado 1

##### 2.2.2.1.1 Texto

*El presente Reglamento se aplicará al transporte por carretera:*

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

##### 2.2.2.1.2 Infracciones

Ninguna.

##### 2.2.2.1.3 Controles en carretera

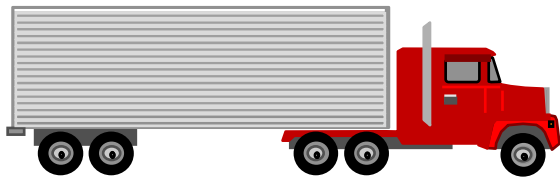
El texto del artículo define el ámbito de aplicación del Reglamento. Especifica, en función de la masa y la capacidad, aquellos vehículos cuyo conductor debe cumplir los requisitos del Reglamento. Este apartado se refiere al tamaño físico y la capacidad de los vehículos comprendidos en el ámbito de aplicación.

Los agentes de control deberán determinar si un vehículo que se propongan controlar está comprendido en este ámbito de aplicación teniendo en cuenta, al mismo tiempo, las excepciones del artículo 3 y las excepciones nacionales indicadas en el artículo 13.

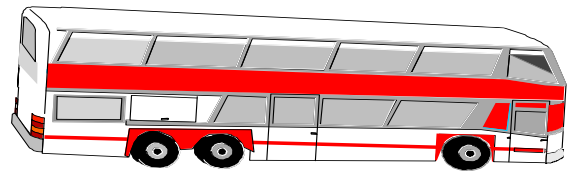
El artículo 3 especifica determinados tipos de vehículos que no están comprendidos en el ámbito de aplicación del Reglamento.

Cualquier Estado miembro podrá conceder excepciones a lo dispuesto en los artículos 5 a 9 para vehículos sujetos a las excepciones recogidas en el artículo 13 y que se utilicen dentro de dicho Estado miembro (véase el artículo 13 para más información).

- **Determinar si el vehículo inspeccionado está comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento**



Superior a 3,5 toneladas



Más de 8 plazas para pasajeros

**Vehículos de transporte de mercancías** – En la mayoría de los vehículos de mercancías de gran tamaño, bastará con un examen visual para determinar si están comprendidos en el ámbito de aplicación; no obstante, en el caso de vehículos más pequeños, será necesario inspeccionar la documentación técnica en poder del conductor y/o los datos del fabricante fijados al vehículo para establecer el peso máximo autorizado.

**Vehículos de transporte de pasajeros** – Será necesario contar las plazas para pasajeros y consultar la documentación técnica del vehículo.

En los vehículos de pasajeros se permite retirar asientos para reducir la capacidad a menos de diez plazas, conductor incluido, cuando dicho cambio se confirme con los datos de la documentación técnica. Los agentes de control deben tener en cuenta que el proceso que rige la reducción de plazas varía en función del Estado miembro.

Nota: El vehículo debe estar destinado al transporte de mercancías o pasajeros, y utilizarse normalmente para tal fin; por consiguiente, una grúa móvil o una hormigonera (que no transporte hormigón) quedarán inmediatamente excluidas del ámbito de aplicación.



## Resultados –

**Dentro del ámbito de aplicación** – (desde el punto de vista de las características del vehículo) puede procederse a una inspección para determinar la conformidad con los requisitos del Reglamento (CE) nº 561/2006.

**Fuera del ámbito de aplicación** – se suspenderá la inspección o se procederá a realizar una inspección diferente a la del Reglamento (CE) nº 561/2006.

Cuando un vehículo, según la definición del presente artículo, se utilice para el transporte por carretera de mercancías o pasajeros, el trayecto siempre estará incluido en el ámbito de aplicación salvo que se aplique una excepción o derogación de conformidad con los artículos 3 y 13. (El artículo 13 únicamente exime a los conductores de las disposiciones de los artículos 5 a 9.)

### Utilización del vehículo - Leaseurope

A raíz de una carta enviada a Leaseurope por la Comisión Europea, se ha recomendado que la conducción de vehículos para el transporte de mercancías y pasajeros quede excluida del ámbito del Reglamento (CE) nº 561/2006 cuando el conductor nunca realice actividades de transporte de mercancías o pasajeros como parte de su trabajo.

Este consejo afecta en particular a dos categorías:

- los conductores contratados por las empresas de alquiler de vehículos para recoger y entregar, conduciendo por carretera, vehículos vacíos o para desplazar vehículos entre establecimientos de alquiler locales,
- los mecánicos y técnicos que pueden recoger y entregar vehículos vacíos para su reparación o llevar vehículos vacíos a la inspección anual.

En consecuencia, cuando un agente de control se plantee si un vehículo determinado entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006, tendrá en cuenta la condición y las actividades del conductor.

**El contenido de dicha carta no ha sido aprobado por todos los Estados miembros. Cada Estado miembro debe decidir si respeta las indicaciones de la carta.**



## 2.2.2.2 Artículo 2, apartado 2

### 2.2.2.2.1 Texto

*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.*

### 2.2.2.2.2 Infracciones

Ninguna.

### 2.2.2.2.3 Controles en carretera

El artículo especifica los tipos de trayecto que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento y, en consecuencia, están sujetos al AETR. Por consiguiente, exige comprender el tipo exacto de trayecto que se va a realizar con el vehículo antes de adoptar una decisión sobre la normativa aplicable a dicho trayecto o a partes del mismo.

(Téngase en cuenta que dichos trayectos se realizan **exclusivamente** dentro de las zonas mencionadas).

- Determinar el lugar de origen del vehículo y los datos del trayecto mediante la documentación a bordo o consultando al conductor.
- Véase el punto 2.3 en caso de que resulte aplicable el AETR. El Reglamento (CE) nº 561/2006 tendrá prioridad sobre el AETR al calcular los límites de conducción semanales y quincenales en el caso de trayectos mixtos. Cuando vehículos comprendidos en el ámbito de aplicación y matriculados en un Estado miembro o en países del Espacio Económico Europeo (EEE) no realicen «trayectos AETR», se aplicará el Reglamento (CE) nº 561/2006.
- Cualquier vehículo, independientemente del país de matriculación, que realice un trayecto que transcurre en su totalidad por las zonas mencionadas entrará en el ámbito del Reglamento (CE) nº 561/2006.

Resultados -

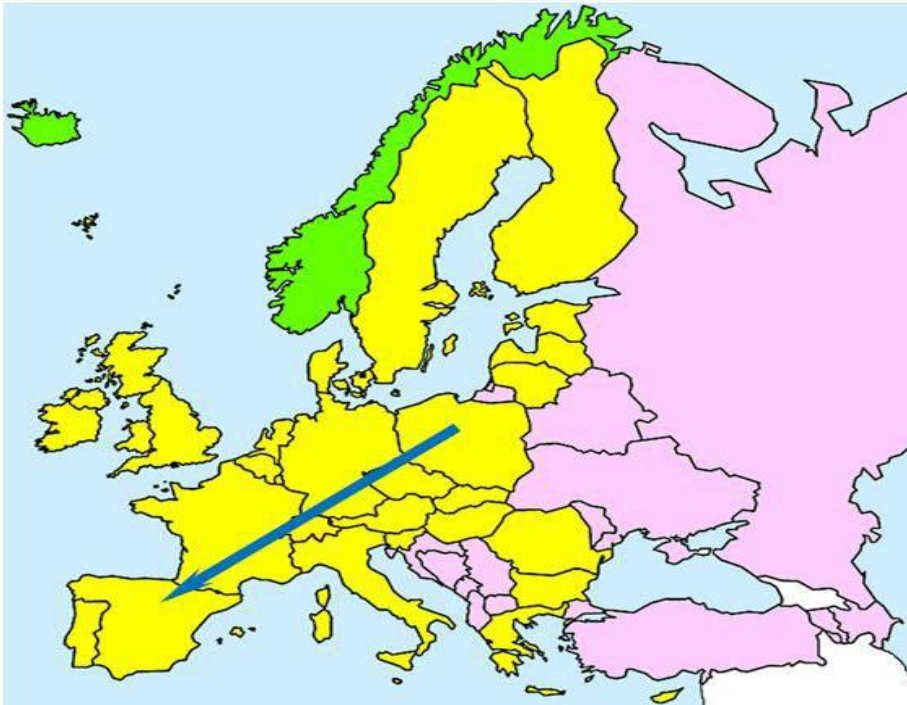
- **Dentro del ámbito de aplicación** – puede procederse a una inspección para determinar la conformidad con los requisitos del Reglamento (CE) nº 561/2006.
- **Fuera del ámbito de aplicación o exento** – se suspenderá la inspección o se procederá a realizar una inspección con arreglo a una normativa distinta del Reglamento (CE) nº 561/2006.

Nota:

- El 26 de septiembre de 2010 se realizó una adaptación amplia, prácticamente total, del AETR y del Reglamento (CE) nº 561/2006.

- Los vehículos matriculados en países «terceros» y países «AETR» deberán respetar el Reglamento (CE) nº 561/2006 cuando realicen actividades de transporte que recorran únicamente las zonas mencionadas en el presente documento.

Ejemplo: la conducción de un vehículo matriculado en Polonia en un trayecto de Polonia a España entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006 (salvo que esté exento por otros motivos).



### 2.2.2.3 Artículo 2, apartado 3

#### 2.2.2.3.1 Texto

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

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

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

#### 2.2.2.3.2 Infracciones

Ninguna.

### 2.2.2.3.3 Controles en carretera

El artículo define los trayectos sujetos al AETR, por lo cual deberá establecerse el tipo exacto del trayecto que se va a recorrer.

- Establecer el punto de partida y los datos del trayecto, incluidos los puntos de tránsito, inspeccionando la documentación a bordo y consultando al conductor. Deberá tenerse en cuenta el trayecto completo y no los segmentos debidos a fronteras nacionales o períodos de descanso.
- Los vehículos matriculados en países no pertenecientes a la UE que son partes contratantes del AETR y que circulen en la Comunidad estarán recorriendo trayectos AETR.
- Los vehículos que no proceden de la UE, del AETR, del EEE o Suiza realizarán trayectos AETR cuando circulen por países de la UE o del AETR.
- Los vehículos matriculados en la UE, el EEE o Suiza realizarán trayectos AETR cuando sus recorridos comiencen, atraviesen o finalicen en países del AETR.

#### Resultados

**Se aplica el AETR** - puede procederse con una inspección para determinar la conformidad con los requisitos del AETR.

**Fuera del ámbito de aplicación de las normas del AETR** – debe evaluarse si el trayecto entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006 y, en caso afirmativo, se comprobará el cumplimiento del Reglamento (CE) nº 561/2006.

**Fuera del ámbito de aplicación tanto del CE como del AETR** – se suspenderá la inspección o se procederá a realizar una inspección con arreglo a una normativa distinta del Reglamento (CE) nº 561/AETR.

#### **Nota:**

La utilización de las palabras «en parte» en este artículo indica que alguna parte del trayecto debe haberse realizado fuera de la región formada por la Comunidad, el EEE y Suiza. El AETR abarca las **operaciones de transporte internacional** pero, en este contexto, considera que una operación de transporte que se lleva a cabo completamente dentro de la región formada por la Comunidad, el EEE y Suiza como una **operación de transporte nacional**, independientemente de si se cruzan fronteras estatales y, por consiguiente, está fuera del ámbito de aplicación del AETR.

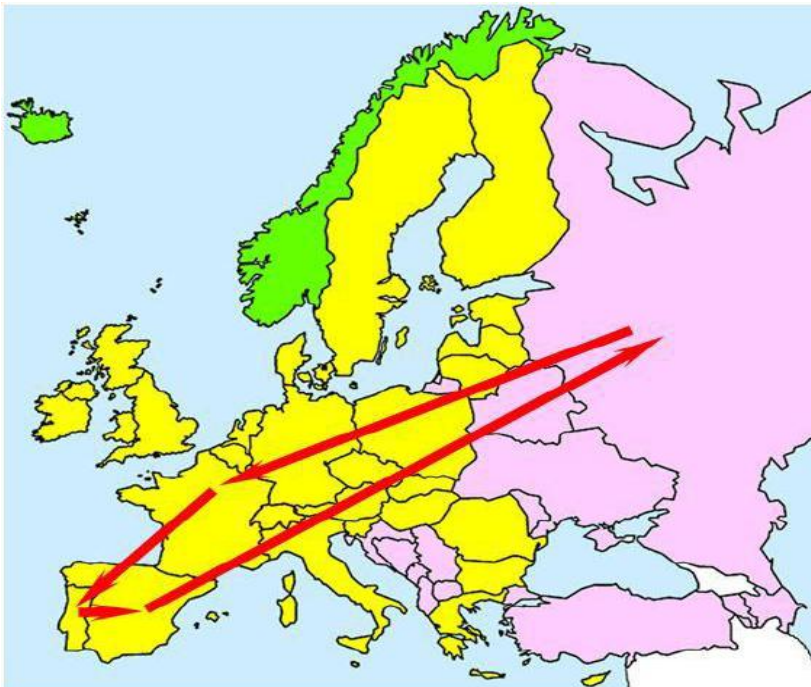
No obstante, hay un debate jurídico en curso entre la UE y las Naciones Unidas sobre la legitimidad de la aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006 en lugar del acuerdo AETR a los conductores de vehículos no matriculados en la UE, incluso cuando realizan trayectos que discurren únicamente por la UE y sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 2 del Reglamento de la UE.

Aunque actualmente los límites de tiempo de conducción y de descanso descritos en el AETR y en el Reglamento (CE) nº 561/2006 coinciden casi totalmente, será necesario identificar

correctamente qué Reglamento se infringe y, por consiguiente, resulta esencial saber qué Reglamento es aplicable para contar con un fundamento jurídico sólido que justifique la sanción.

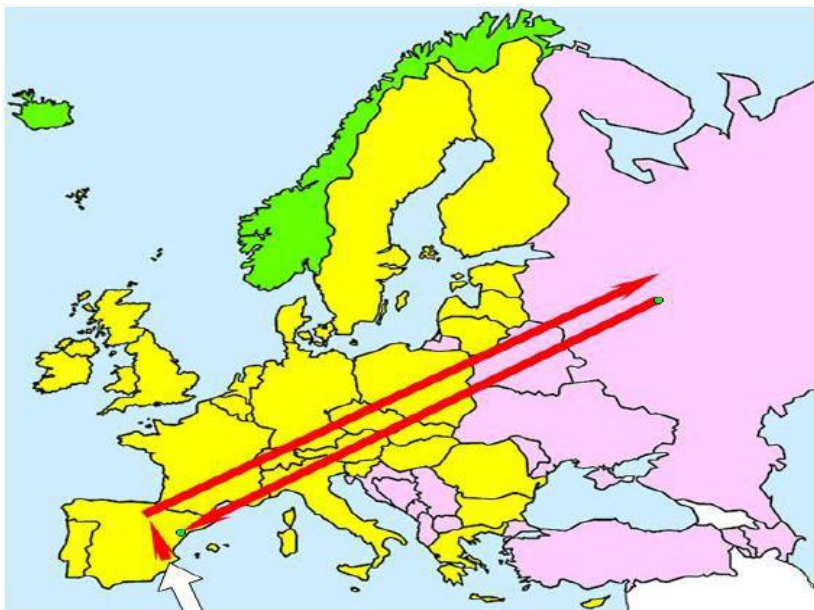
Los vehículos de terceros países deberán respetar las normas del AETR cuando estén en territorio comunitario o de un país que sea parte contratante del AETR mientras realizan operaciones de transporte según el apartado 3 del artículo. Cuando un conductor está sujeto al AETR y al Reglamento (CE) nº 561/2006 en una misma semana, el descanso semanal y el tiempo de conducción permitido deberán ser conformes con el Reglamento (CE) nº 561/2006.

Ejemplo: un vehículo matriculado en Rusia (conductor único) en una operación con múltiples escalas en la UE deberá respetar las normas AETR. El trayecto descrito es el trayecto de un vehículo que transporta mercancías a Francia, Portugal y España, donde carga después otras mercancías para transportarlas de España a Rusia.

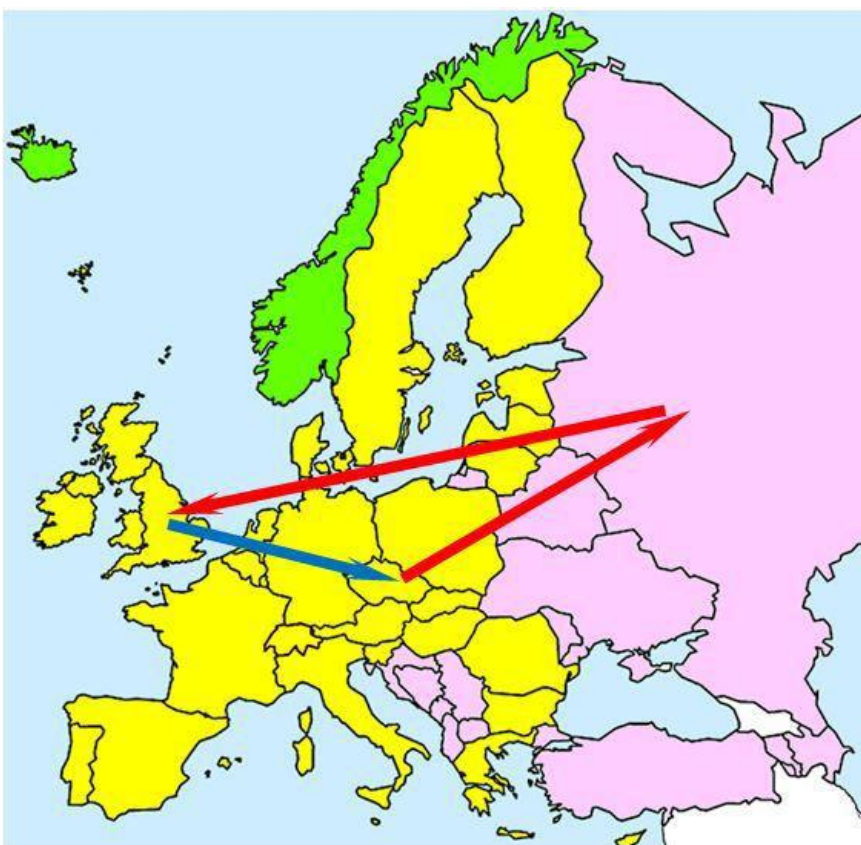




Ejemplo: un vehículo matriculado en Marruecos (un país «tercero») deberá respetar las normas AETR cuando viaje a la UE o la atraviese en tránsito.



Ejemplo: un camión matriculado en el Reino Unido (conductor único) realiza una entrega en la República Checa: se aplica el Reglamento (CE) nº 561/2006. A continuación se traslada a Rusia para recoger una carga para entregarla en el Reino Unido: se aplican las normas AETR.





**En resumen**, los agentes de control deberán determinar si un vehículo sometido a un control en carretera entra en el ámbito técnico de una inspección según el Reglamento (CE) nº 561/2006, teniendo en cuenta las excepciones previstas y las derogaciones nacionales que podrían aplicarse.

Al mismo tiempo, el tipo de trayecto realizado por el vehículo en cuestión determinará el conjunto de normas aplicable, es decir, el Reglamento (CE) nº 561/2006, el AETR o las normas nacionales.

El Servicio Jurídico de la Comisión Europea ha señalado que, aunque la redacción del apartado 3 del artículo 2 podría sugerir que el trayecto efectuado por el **vehículo** constituye el factor decisivo a la hora de determinar el Reglamento aplicable, el artículo 1 del Reglamento (CE) nº 561/2006 estipula que en realidad es la actividad del conductor la que se tiene en cuenta; por consiguiente, un trayecto se inicia cuando un **conductor específico** se sube a un vehículo y finaliza cuando concluye el trayecto en dicho vehículo. En consecuencia, cuando en este contexto se hace referencia a un trayecto, debería entenderse como un trayecto del vehículo/conductor.

Por ejemplo, un vehículo se emplea para transportar una carga de Moscú a París pasando por Minsk. Un conductor único encargado del trayecto completo deberá respetar las normas AETR. Un conductor que conduzca el vehículo desde Moscú hasta la frontera polaca deberá respetar las normas AETR. Un segundo conductor que se haga cargo del vehículo en la frontera polaca y complete el trayecto deberá respetar el Reglamento (CE) nº 561/2006.

**Nota: todavía deben estudiarse en profundidad las consecuencias de esta explicación y, en consecuencia, en algunos Estados miembros podría prevalecer una definición de trayecto basada en el vehículo.**

Utilice la lista siguiente para identificar los Estados europeos y los países vecinos.

**Estados miembros de la UE:**

Austria (A), Bélgica (B), Bulgaria (BLG), Chipre (CY), Chequia (CZ), Dinamarca (DK), Estonia (EST), Finlandia (SF), 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 (SL), España (E), Suecia (S), Reino Unido (GB)

**Países pertenecientes al EEE**

**Estados miembros + Islandia (IS), Liechtenstein (FL) y Noruega (N)**

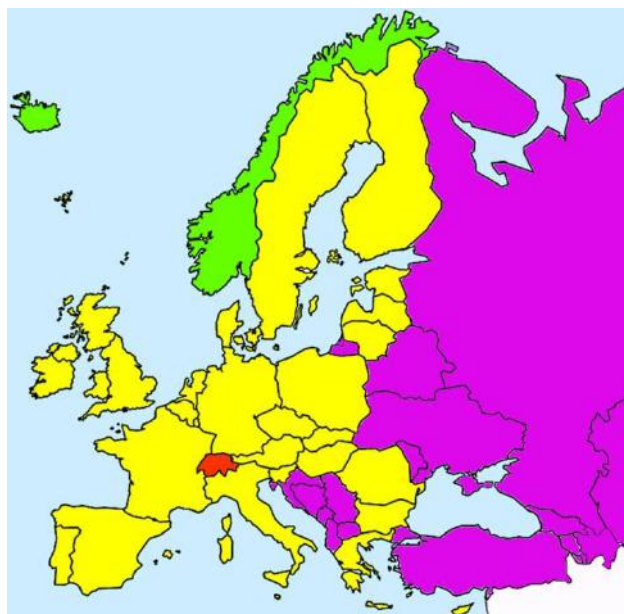
**Partes contratantes del AETR**

Todos los estados miembros de la UE + todos los países pertenecientes al EEE (excepto Islandia) +

Albania (AL), Andorra (AD), Armenia (AM), Azerbaiyán (AZ), Belarús (BY), Bosnia y Herzegovina (BA), Croacia (HR), Georgia (GE), Kazajistán (KZ), Macedonia (MK), Mónaco (MC), Moldavia (MD), Rusia (SU), San Marino (SM), Serbia (SRB), Montenegro (MNE), Tayikistán (TJ), Turquía (TR), Turkmenistán (TM), Ucrania (UA), Uzbekistán (UZ) + **Suiza (CH)**

**Otros**

**Suiza (CH) es parte contratante del AETR y, aunque no pertenece a la UE, respeta el Reglamento (CE) nº 561/2006**



### 2.2.3 Artículo 3

#### 2.2.3.1 Texto

*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;*
- 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;*
- 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.*

#### 2.2.3.2 Infracciones

Ninguna.

#### 2.2.3.3 Controles en carretera

Un agente de control puede haber establecido que un vehículo entra en el ámbito de una inspección (art. 2) según el Reglamento (CE) nº 561/2006, pero debe cerciorarse de que el tipo de vehículo y el carácter de las operaciones de transporte no lo eximen de los requisitos incluidos en los Reglamentos (CE) nº 561/2006 y (CEE) nº 3821/85. La información siguiente contribuirá a establecer la validez de cualquier excepción recogida en el artículo 3.

*Nota: las excepciones incluidas en este artículo van acompañadas de excepciones equivalentes relativas a la instalación de tacógrafos (y a su utilización), recogidas en el apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 3821/85.*

**a)** Consultando el horario de servicio y el mapa/sistema de planificación de ruta, puede comprobarse que el conductor posee tales documentos. Nota: se aplicará la distancia real de la ruta, no la distancia radial. Cabe mencionar asimismo que el kilometraje de posicionamiento entre el almacén y el punto de partida de una ruta de servicio o incluso entre diferentes almacenes constituye, técnicamente, un trayecto comprendido en el ámbito de aplicación, pero las autoridades responsables de algunos Estados miembros pueden adoptar una postura pragmática, según la cual estos trayectos no implican el transporte de pasajeros y, por consiguiente, no sería razonable insistir en la instalación de tacógrafos.

**b)** La velocidad máxima autorizada se indica en el vehículo o en los documentos específicos del vehículo. Se incluyen los vehículos dotados de un dispositivo de limitación de velocidad.

**c)** Dichos vehículos exentos normalmente se pueden reconocer por su aspecto. En tal caso, hay que solicitar al conductor que lo confirme y que diga que no está prestando un servicio privado que se opera de un modo similar. En el caso de los vehículos alquilados con o sin conductor, para establecer la validez de la excepción deberá preguntarle al conductor el objeto del trayecto. Cuando surjan dudas, podría ser necesario comprobar la información con la empresa o el oficial al mando. Esta excepción **no se aplica** a los operadores comerciales contratados por los organismos mencionados en el texto.

**d)** El suministro de ayuda debe responder directamente a una urgencia u operación de salvamento. El mero suministro de ayuda humanitaria o caritativa no justifica la excepción. Debe comprobarse examinando la documentación de la carga y preguntando al conductor. La definición de urgencia incluye:

- un riesgo para la vida o salud de personas o animales,
- una suspensión grave de los servicios públicos esenciales, los servicios postales y de telecomunicaciones, la utilización de las carreteras, los ferrocarriles, los puertos o aeropuertos, o daños graves a la propiedad.

La excepción será aplicable únicamente mientras dure la urgencia. Cuando la urgencia esté controlada, la excepción dejará de ser aplicable.

Dicha urgencia podría estar provocada por graves perturbaciones de la infraestructura de transportes a causa de nevadas abundantes y prolongadas.

**e)** Los vehículos tales como ambulancias, vehículos de donación de sangre y de escáneres corporales deberán disponer de equipamiento especial para el suministro de algún tipo de tratamiento médico. Compruébelo realizando una inspección física del vehículo. El objeto principal del trayecto debe ser la aplicación de un tratamiento; así que un autocar o un autobús adaptado para permitir el transporte de enfermos o discapacitados a Lourdes, por ejemplo, no podría acogerse a una excepción al Reglamento afirmando que es una ambulancia.

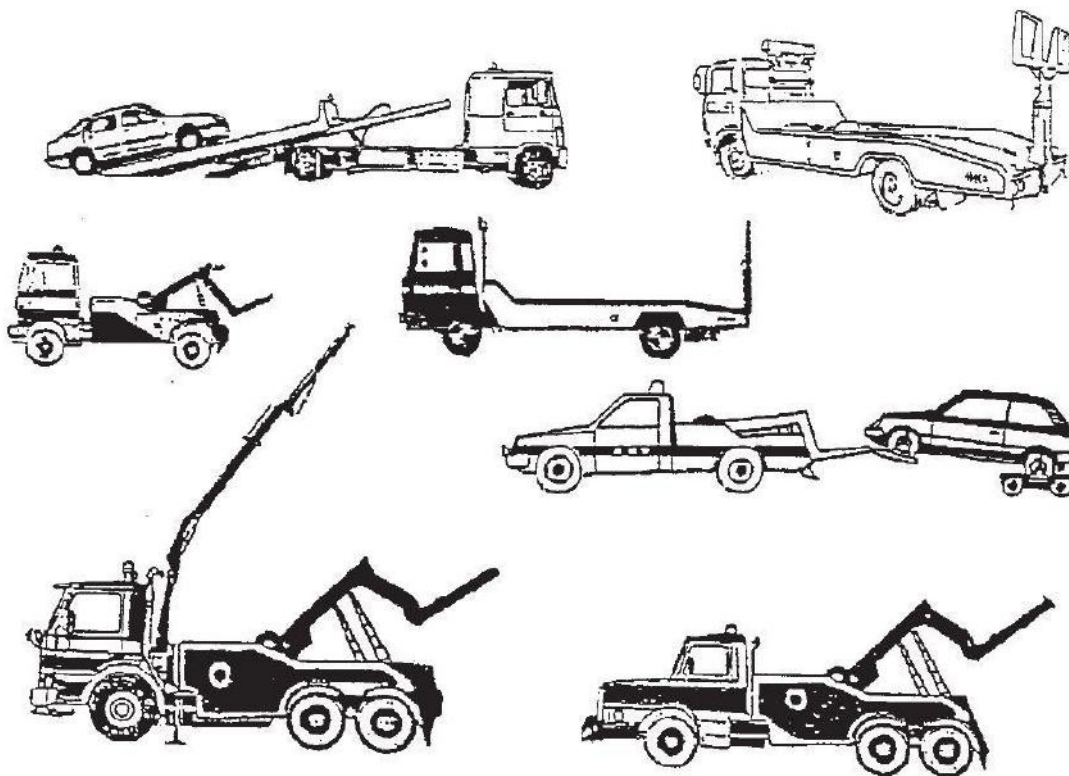




f) Los vehículos especializados en reparación de averías deberán estar adaptados o contruidos de tal modo que permitan la recogida de uno o varios vehículos averiados (sentencia del TJUE). Deberá identificarse el centro de explotación del vehículo para comprobar si cumple la condición del radio de acción de 100 km requerida para la excepción. Tenga en cuenta que, dentro del radio de 100 km, el vehículo podría utilizarse para actividades no relacionadas con la reparación de averías. Por ejemplo, un vehículo de asistencia en carretera que disponga de una plataforma deslizante para la recogida de vehículos averiados podría realizar actividades de transporte de mercancías que no sean vehículos averiados en el radio de acción de 100 km alrededor de su centro de explotación y estar eximido del Reglamento.

Este tipo de vehículo puede llevar instalado un tacógrafo; no obstante, según las condiciones de esta excepción, no tiene la obligación de utilizarlo.

Un trayecto de «recogida» que supere el radio de acción de 100 km requerirá la instalación y utilización de un tacógrafo.





g) Deberá determinarse el tipo y objeto del trayecto (preguntando al conductor) para comprobar la aplicabilidad de esta excepción. El equipamiento a bordo y el tipo de cualquier carga transportada podrían servir de indicio para establecer que esta excepción podría no ser aplicable. Esta excepción no se aplica cuando se lleva el vehículo a una inspección periódica obligatoria. Un ejemplo típico de actividad exenta sería un mecánico que realiza un trayecto para comprobar que la dirección de un vehículo ha sido correctamente reparada. Los vehículos nuevos sometidos a inspecciones de desarrollo están exentos.

Los vehículos reconstruidos (o con mecánica modificada) sometidos a pruebas de conducción previas al uso están exentos.

h) La capacidad/tipo del vehículo se demuestra mediante los documentos específicos del vehículo. El trayecto no debe incluir ningún elemento de alquiler o gratificación y las mercancías transportadas no deben estar relacionadas con el comercio o con empresas. Deberá interrogarse al conductor y comprobarse la carga para verificar tales hechos. Por combinación de vehículos se entiende un vehículo con remolque o semirremolque.

i) La categoría de vehículos «históricos» se define en la legislación de cada Estado miembro. Dichos vehículos no pueden emplearse para realizar operaciones comerciales de transporte de mercancías o pasajeros. Debe interrogarse a los conductores y a los pasajeros e inspeccionarse cualquier carga eventual para comprobar que se cumplen estas condiciones.

## Resumen

**Los vehículos identificados en el artículo 3 como exentos no se inspeccionan sobre la base del Reglamento (CE) nº 561/2006, pero esto no los exime de otros tipos de inspecciones. Los agentes de control deberán comprobar las afirmaciones de excepción y, cuando descubran que son infundadas, deberá procederse a realizar una inspección completa conforme al Reglamento (CE) nº 561/2006. Se recomienda que la conducción exenta se registre en algún punto como «fuera del ámbito de aplicación» para indicar que dicho período de conducción ha de considerarse «otro trabajo» cuando aparezca en combinación con actividades comprendidas en el ámbito de aplicación.**

### 2.2.4 Artículo 4

#### 2.2.4.1 Texto

*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,
  - «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 821/85, 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;
- n) **«servicios regulares de viajeros»**: los servicios nacionales e internacionales a los que se refiere el artículo 2 del Reglamento (CEE) nº 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 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.

#### 2.2.4.2 Infracciones

Ninguna.

#### 2.2.4.3 Controles en carretera

El artículo recoge las definiciones adecuadas para permitir una comprensión correcta y más fácil del sentido de la norma. Cuando se expliquen los artículos del Reglamento (CE)

nº 561/2006, a menudo será necesario referirse a estas definiciones. En muchos casos es preciso aclarar y desarrollar las definiciones mismas y, cuando proceda, lo siguiente:

**a)** Los Estados miembros deben definir las carreteras abiertas al público. Un trayecto (en este caso) comienza cuando un conductor se hace cargo del vehículo y finaliza cuando deja de hacerse cargo del mismo o cuando se toma un período de descanso preceptivo. En tal caso, un trayecto puede incluir numerosos trayectos breves. Esta definición, de hecho, provoca que el ámbito de aplicación del Reglamento abarque la conducción fuera de carretera (p. ej. en propiedades privadas) cuando forma parte de un trayecto que incluye asimismo un trayecto por vías públicas durante un período diario de conducción. Esta definición mantiene dentro del ámbito de aplicación los vehículos vacíos.

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

**c)** Esto define a los pasajeros que están disponibles para ocupar el sitio del conductor y que, por consiguiente, están incluidos en el Reglamento (CE) nº 561/2006 y en el Reglamento (CEE) nº 3821/85 desde que comienza su jornada de servicio. La disponibilidad (como parte de la función) para conducir debe constar como disponible en el registro del conductor. Cuando ambos conductores se encuentran a bordo (1 hora de tolerancia al inicio del trayecto), pueden solicitarse concesiones por conducción en equipo; en caso contrario, a ambos se aplicarán las normas de conductor único.

Los agentes de control deben ser conscientes de que los conductores pueden afirmar que no están disponibles cuando en realidad lo están. No obstante, es posible que los conductores sean realmente pasajeros y que no estén disponibles para conducir; se les tratará como tales a menos que existan pruebas que indiquen lo contrario.

**d)** Es posible realizar una pausa en un vehículo en movimiento (conducción en equipo), siempre que el conductor permanezca inactivo y utilice el período únicamente para reposar. Cuando se conduzca en equipo un vehículo dotado de tacógrafo digital y se realice una pausa en el vehículo en movimiento, un período de 45 minutos de disponibilidad se entenderá como una pausa registrada (los tacógrafos digitales no permiten registrar una pausa en un vehículo en movimiento). En un vehículo con un único conductor, si se registra un período de disponibilidad y no existen pruebas de que dicho período no se haya empleado únicamente para el reposo, numerosas autoridades de los Estados miembros consideran que constituye una pausa.

**e)** Para incluir cualquier otro trabajo diferente a la conducción, realizado para una empresa perteneciente o no al sector del transporte, incluida la conducción no comprendida en el ámbito de aplicación. Por ejemplo, cuando una persona haya sido contratada como guardia de seguridad durante tres horas por una empresa antes de hacerse cargo de un vehículo en el ámbito del Reglamento (CE) nº 561/2006 para otra empresa, la primera actividad se considerará «otro trabajo» en el contexto del Reglamento (CE) nº 561/2006 y deberá registrarse como tal. No obstante, no existe la obligación de registrar tareas de conducción no comprendidas en el ámbito de aplicación u otro trabajo los días en que no se lleve a cabo una conducción comprendida en el ámbito de aplicación.

f) La expresión «disponer libremente» significa que el conductor no puede ofrecerse como voluntario para trabajar, puesto que incluso un trabajador no remunerado está sometido al control de un empleador. Si la persona realiza tareas voluntarias que no impliquen una obligación contractual, podrá considerarse que dispone libremente de su tiempo.

g) Un período de descanso diario normal puede ser un descanso de al menos 11 horas ininterrumpidas o, cuando se toma en dos períodos, un primer descanso de al menos tres horas y un segundo de al menos 9 horas.

Un período de descanso diario reducido será por lo menos de 9 horas, pero no superior a 11 horas.

Para sumar el tiempo diario de conducción (véase la letra k) deberá identificarse el inicio del período de descanso diario; por lo que, a tal efecto, se considerará que el período de descanso tomado como descanso «dividido» comienza cuando haya empezado la parte del «período de 9 horas».

Un período de descanso diario podrá ir unido a un período de compensación de un período de descanso semanal reducido anterior.

h) Un período de descanso semanal es un período de descanso ininterrumpido con una duración suficiente para constituir **como mínimo** un período de descanso semanal normal o un período de descanso semanal reducido.

Un período de descanso semanal normal incluirá, como mínimo, 45 horas ininterrumpidas.

Un período de descanso semanal reducido será por lo menos de 24 horas, pero no superior a 45 horas consecutivas.

Por consiguiente, un período de descanso semanal de 49 horas constituye un período de descanso semanal normal y uno de 31 horas constituye un período de descanso semanal reducido.

Un período de descanso semanal puede incluir un período de descanso semanal normal o reducido más un período de compensación de un período de descanso semanal reducido anterior.

i) Una semana se refiere a la «semana fija», es decir, el período comprendido entre las 00.00 horas del lunes y las 24.00 horas del domingo (local).

j) Esta definición se refiere al tiempo dedicado a la conducción, tal como se ha registrado automática o semiautomáticamente con un tacógrafo correctamente empleado o, cuando así se requiera, manualmente.

Tenga en cuenta que, debido a las limitaciones del equipo de registro digital, dicho período puede diferir ligeramente con respecto al tiempo de conducción real (véase la nota orientativa 4).

k) Se considera que esta definición incluye asimismo la conducción entre períodos de descanso semanales y períodos de descanso diarios o entre dos períodos de descanso semanales.





**l)** El tiempo semanal de conducción se refiere al tiempo acumulado total de conducción durante una semana. Podrá incluir asimismo cualquier tiempo de conducción derivado de las interrupciones de los períodos de descanso diarios, debido a desplazamientos de transbordador o ferrocarril.

**m)** El Reglamento se aplica a vehículos o combinaciones de vehículos y remolques con una masa máxima autorizada superior a 3 500 kg. Los agentes de control deberán procurar interpretar correctamente la documentación técnica del vehículo o los datos del fabricante. Normalmente la masa máxima autorizada se indica para ambos tipos de circulación, es decir, para el vehículo solo o en una combinación. Algunos vehículos quedarán fuera del ámbito de aplicación del Reglamento cuando circulen como «vehículo solo», pero dentro cuando circulen en una combinación de vehículos.

**n)** No requiere aclaración.

**o)** Cuando a un conductor se le une como mínimo otro conductor durante un trayecto, se considerará asimismo que se trata de conducción en equipo. En consecuencia, un conductor podrá solicitar excepciones por conducción en equipo, mientras que otros conductores que formaron parte del equipo durante un período de trabajo podrán no tener derecho a ellas (véase el artículo 8).

**p)** Cualquiera que opere el vehículo. Puede ser una persona o cualquier otra entidad jurídica.

**q)** Un **período diario de conducción** estará formado por varios períodos de conducción que pueden ser continuados o interrumpidos.



## 2.2.5 Artículo 5

### 2.2.5.1 Texto

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.

#### 2.2.5.2 Infracciones

Edad de la tripulación	<b>561- 5</b>
------------------------	---------------

##### 2.2.5.2.1 Controles en carretera

Los agentes de control deben determinar el centro de explotación del vehículo y los datos del trayecto a la luz de la información facilitada por el conductor. Para determinar la edad podrán examinarse los documentos de identidad o permisos del conductor.

Habrá infracción si el cobrador es menor de edad.

Si los ayudantes del conductor tienen una edad de 16 a 18 años, compruebe que se haya respetado el límite de radio de acción de 50 km.

Un incumplimiento del requisito de edad mínima se considerará una *infracción grave* según las orientaciones recogidas en el anexo III de la Directiva 2006/22/CE (modificada).

## 2.2.6 Artículo 6

### 2.2.6.1 Texto

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

1. *No obstante, el tiempo diario de conducción podrá ampliarse como máximo hasta 10 horas no más de dos veces durante la semana.*
2. *El tiempo de conducción semanal no superará las 56 horas y no implicará que se exceda el tiempo semanal de trabajo máximo, fijado en la Directiva 2002/15/CE.*
3. *El tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas no será superior a 90 horas.*
4. *Los tiempos diario y semanal de conducción incluirán todas las horas de conducción en el territorio comunitario o de un país tercero.*
5. *El conductor deberá registrar como «otro trabajo» cualquier período según se describe en el artículo 4, letra e), así como cualquier período en que conduzca un vehículo utilizado para operaciones comerciales que no entren dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, y deberá registrar cualesquiera otros períodos de «disponibilidad» según se define el artículo 15, apartado 3, letra c), del Reglamento (CEE) nº 3821/85, desde su último período de descanso diario o semanal. Este registro deberá introducirse manualmente en una*

hoja de registro o en una impresión o utilizando los recursos manuales de introducción de datos del equipo de registro.

### 2.2.6.2 Infracciones

Superar 10 horas de conducción	<b>561- 6-1</b>
Superar 9 horas cuando solo se permiten 9 (ya no se pueden realizar 10)	<b>561- 6-1</b>
Superar el límite de conducción semanal de 56	<b>561- 6-2</b>
Superar el límite de dos semanas de 90	<b>561- 6-3</b>
Infracción del Reg. (CEE) 3821/85 relativo al registro de las actividades.	<b>561- 6-5</b>

### 2.2.6.3 Controles en carretera

Los agentes de control deben analizar cada hoja de registro del tacógrafo generada (o los datos digitales) para determinar los tiempos diarios de conducción y sumarlos correctamente para determinar los tiempos totales de conducción semanal. A continuación, se revisarán los tiempos totales de conducción semanal para establecer los tiempos totales de conducción de dos semanas. Utilice el siguiente proceso de dos pasos:

#### Paso 1

- Compruebe el tiempo de conducción registrado mediante la hoja de registro del tacógrafo o los datos digitales.  
Para ello, sume los períodos de conducción entre el final de un período de descanso diario o semanal y el inicio del siguiente período de descanso diario o semanal para determinar el período diario de conducción.

*[La Comisión ha recomendado que, con el fin de determinar los tiempos de conducción diarios, no se sumen los períodos de conducción interrumpidos por períodos de descanso de un mínimo de 7 horas. Cabe mencionar que, a pesar de ello, dicho período de descanso inapropiado seguiría constituyendo una infracción de los requisitos en materia de períodos de descanso diario. (No todos los Estados miembros respetan esta recomendación).]*

- Compruebe que no se haya incumplido el límite de conducción de 10 horas.
- Repita este procedimiento para cada registro presentado.
- Habrá infracción si se incumple este límite. El hecho de superar este límite en:
  - un máximo de 1 hora constituye una *infracción leve*,
  - más de 1 hora pero menos de 2 horas constituye una *infracción grave*,
  - más de 2 horas constituye una *infracción muy grave*.

Compruebe que en una semana (consulte la definición de «[semana](#)» en el artículo 4) no se ha rebasado el período diario de conducción de 9 horas en más de dos ocasiones.

- En caso de que haya ocurrido, cada vez que se superen las dos ocasiones permitidas constituirá una infracción del período diario de conducción (9 horas). En estos casos, superar el límite de 9 horas en:
  - un máximo de 1 hora constituye una *infracción leve*,

- más de 1 hora pero menos de 2 horas constituye una *infracción grave*,
  - más de 2 horas constituye una *infracción muy grave*.
- Sume los períodos diarios de conducción de cada semana aplicable en función de los registros presentados para determinar el período semanal de conducción. Tenga en cuenta que si el patrón de trabajo del conductor no se rige por la «semana fija», el conductor puede acumular 58 horas de conducción entre los períodos de descanso semanales y aún así no cometer una infracción. Si en alguna semana el período de conducción supera las 56 horas, habrá infracción. El hecho de superar este límite en:
    - un máximo de 4 horas constituye una *infracción leve*,
    - más de 4 horas pero menos de 14 horas constituye una *infracción grave*,
    - más de 14 horas constituye una *infracción muy grave*.
  - Sume los períodos semanales (fijos) de conducción consecutivos para determinar el tiempo total de conducción de dos semanas. Cada total de dos semanas (fijo) que supere las 90 horas constituirá una infracción. El hecho de superar este límite en:
    - un máximo de 10 horas constituye una *infracción leve*,
    - más de 10 horas pero menos de 22,5 horas constituye una *infracción grave*,
    - más de 22,5 horas constituye una *infracción muy grave*.

## Paso 2

Examine cada registro para comprobar que se hayan tenido en cuenta todas las actividades de los conductores, por ejemplo otro trabajo o una conducción no comprendida en el ámbito de aplicación. El registro debe incluir el trabajo realizado antes de hacerse cargo del vehículo y después de transferir su control. Es obligatorio registrarlo como «otro trabajo»:

- cualquier tiempo empleado del modo definido por la letra a) del artículo 3 de la Directiva 2002/15/CE como tiempo de trabajo,
- cualquier período en que se conduzca un vehículo utilizado para operaciones comerciales que no entren dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006,

y, además, se requiere registrar debidamente:

- cualquier período de disponibilidad, tal como se define en la letra c) del apartado 3 del artículo 15 del Reglamento (CEE) nº 3821/85,

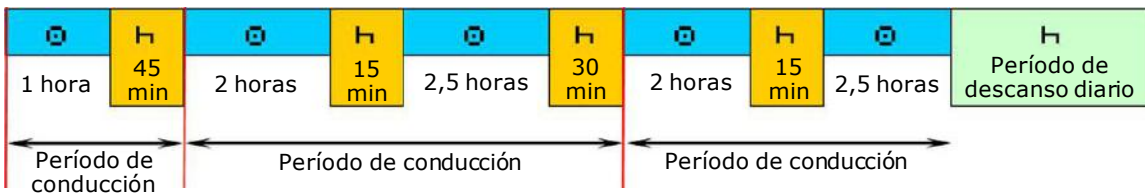
desde su último período de descanso diario o semanal.

Deberá registrarse manualmente en una hoja de registro o en una impresión o utilizando los recursos manuales de introducción de datos del equipo de registro.

Si el registro no es continuo, el conductor deberá explicar la razón por la que no lo es. Si se puede determinar, preguntando al conductor o examinando otras pruebas a disposición del agente de control, que se llevaron a cabo actividades reguladas y no se registraron, esto indica que no se ha llevado correctamente el registro y constituye una infracción de este artículo.

Dicha infracción constituye una *infracción muy grave*.

i) Ejemplo de jornada de conducción de 10 horas con pausas realizadas correctamente



ii) Un período de descanso diario incompleto puede generar una infracción del tiempo diario de conducción.



Período diario de conducción: 17,5 horas. [Art. 4, letra f)]

iii) Ejemplos de distribución correcta del tiempo de conducción y de los descansos semanales.

S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J
Semana 1		Semana 2						Semana 3						Semana 4					
Período de descanso semanal (semana 1)		Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Período de descanso semanal red. (semana 2)	Conducción 10 horas	Conducción 10 horas	Conducción 10 horas	Conducción 10 horas	Conducción 9 horas	Conducción 5 horas	Período de descanso semanal (semana 3)		Conducción 10 horas	Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Conducción 10 horas	
		4 periodos de 24 horas						6 periodos de 24 horas								4 periodos de 24 horas			
		Tiempo semanal de conducción: 56 horas						Tiempo semanal de conducción: 34 horas						Tiempo semanal de conducción: 38 horas					

S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J
Semana 1		Semana 2						Semana 3						Semana 4					
Período de descanso semanal (semana 1)		Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Período de descanso semanal red. (semana 2)	Conducción 10 horas	Conducción 10 horas	Conducción 10 horas	Conducción 10 horas	Conducción 9 horas	Conducción 5 horas	Período de descanso semanal (semana 3) <small>A pesar de haber cumplido el periodo de descanso semanal preceptivo, el límite de conducción de dos semanas no permite seguir conduciendo hasta el inicio de una nueva semana fija.</small>		Otro trabajo (*)	Conducción 10 horas	Conducción 9 horas	Conducción 9 horas	Conducción 10 horas
		4 periodos de 24 horas						6 periodos de 24 horas								5 periodos de 24 horas			
		Tiempo semanal de conducción: 56 horas						Tiempo semanal de conducción: 34 horas						Tiempo semanal de conducción: 38 horas					
Tiempo de conducción en dos semanas: 90 horas																			

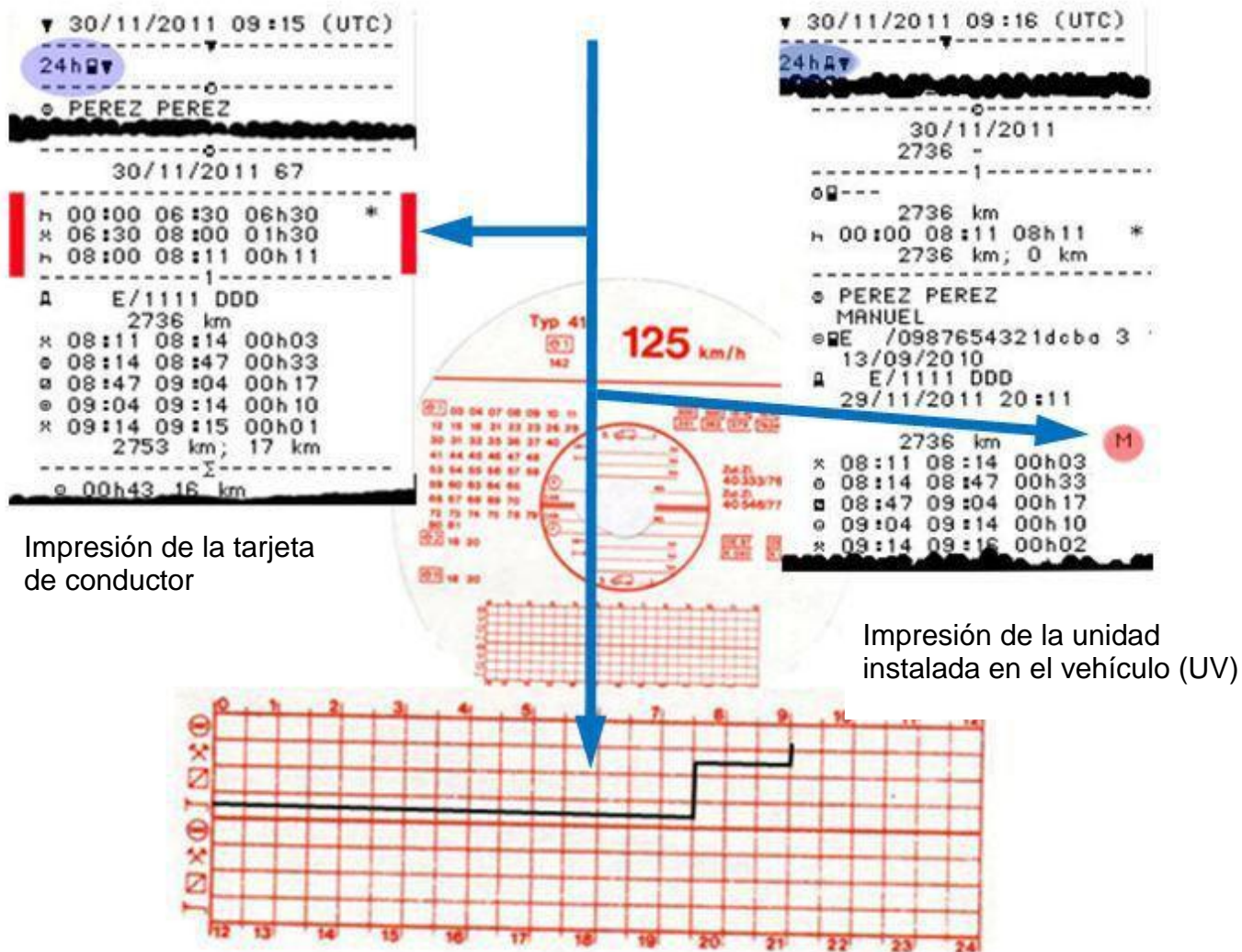


		Semana 1					Semana 2					Semana 3					Semana 4					Semana 5					Semana 6									
S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D
		Conducción 7 horas					Conducción 8 horas					Conducción 8 horas					Conducción 9 horas					Conducción 9 horas					Conducción 10 horas					Conducción 10 horas				
		3 periodos de 24 horas					6 periodos de 24 horas					5 periodos de 24 horas					6 periodos de 24 horas					5 periodos de 24 horas					6 periodos de 24 horas									
		Tiempo semanal de conducción					Tiempo semanal de conducción					Tiempo semanal de conducción					Tiempo semanal de conducción					Tiempo semanal de conducción					Tiempo semanal de conducción									
		Tiempo de conducción en dos semanas (semanas 1 y 2)										Tiempo de conducción en dos semanas (semanas 3 y 4)										Tiempo de conducción en dos semanas (semanas 5 y 6)														
		Tiempo de conducción en dos semanas (semanas 2 y 3)															Tiempo de conducción en dos semanas (semanas 4 y 5)																			

## Notas:

- Los ejemplos anteriores muestran que el conductor no tiene la obligación de adaptar su patrón de trabajo a las «semanas fijas» (es decir, tomar su descanso semanal el fin de semana) o que la semana de trabajo puede ser de duración variable hasta un máximo de 6 x 24 horas (véase asimismo la excepción de los «12 días» para conductores de autocares en la letra a) del apartado 6 del artículo 8).
- Una nueva semana del conductor (no debe confundirse con la semana fija) comienza cuando se completa un período de descanso semanal preceptivo, que debe ser suficientemente prolongado para cumplir los límites de conducción para una semana (fija) y dos semanas. Esto puede significar que, si un conductor ha alcanzado el límite de conducción de una/dos semanas, quizá no pueda conducir hasta el inicio de la siguiente semana fija a pesar de tomar un período de descanso semanal preceptivo.
- Asimismo, se observa que una semana del conductor podría, en teoría, incluir un período de conducción legal de 58 horas, respetando a su vez las reglamentaciones en materia de límites de «semana fija».
- Cabe mencionar asimismo que el límite de 90 horas para dos semanas se refiere a los límites de «semana fija», y en el ejemplo mostrado anteriormente ha sido respetado.

- iii) A continuación se muestran ejemplos de actividades realizadas al margen del vehículo que se registran manualmente.



**Nota:**

Este ejemplo muestra la entrada manual en el reverso de una hoja de registro de un conductor que realizó un descanso entre las 00.00 horas y las 7.30 horas y que después realizó «otro trabajo» desde las 7.30 horas hasta las 9.00 horas, momento en que comenzó a conducir. A partir de ese momento, introdujo la hoja de registro en el aparato de control y las actividades posteriores se registraron automáticamente en el lado encerado 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 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.*

### 2.2.7.2 Infracciones

En caso de que no se realice una pausa preceptiva.	<b>561-7</b>
--	--------------

### 2.2.7.3 Controles en carretera

Para cada registro, sume el período de conducción (desde el primer período de conducción tras un período de descanso) hasta alcanzar un total de 4,5 horas. Este período de conducción debe incluir una pausa de 45 minutos o una pausa de al menos 15 minutos seguida de una pausa adicional de al menos 30 minutos o debe ir seguido de una o varias pausas de este tipo.

*Nota: El requisito de registrar las «pausas» como tales es de obligado cumplimiento. No obstante, antes de no contar los períodos de disponibilidad registrados como «pausas», los agentes de control deben valorar si dichos períodos se han utilizado exclusivamente para descansar.*

Habrá infracción si no se cumplen estas condiciones.

Cuando se tome una pausa preceptiva (un mínimo de 45 minutos o 15+30 minutos) antes de acumular 4,5 horas de conducción, se hará «borrón y cuenta nueva» y volverá a iniciarse el cálculo. A partir del final de cada pausa preceptiva se siguen valorando los períodos de conducción registrados de este modo hasta el comienzo de un período de descanso diario. Cuando se detecte una infracción, se sumarán los períodos de conducción registrados entre descansos o pausas preceptivos. Esto permite determinar la gravedad de la infracción. Si el período de conducción acumulado antes de una pausa preceptiva supera las 4,5 horas permitidas:

- en un máximo de 30 minutos, se considera una *infracción leve*,
- entre 30 minutos y 1,5 horas, se considera una *infracción grave*,
- en más de 1,5 horas, se considera una *infracción muy grave*.

Se trata del enfoque para determinar la conformidad con el Reglamento definido en la sentencia C116/92 del TJUE<sup>8</sup> («Charlton»).

Una pausa de al menos 30 minutos seguida de otra pausa de al menos 15 minutos no constituye una pausa preceptiva. Del mismo modo, cabe destacar que tampoco se considerará preceptiva si un conductor se toma, por ejemplo, una pausa de 25 minutos durante el período y otra al final del período de conducción de 4,5 horas. La pausa no respeta el Reglamento a pesar de durar 50 minutos, cinco minutos más de lo requerido.

Las pausas de menos de 15 minutos no computan para una pausa preceptiva, pero tampoco deben considerarse tiempo de conducción u otro trabajo.

Nota: solo existen dos casos en los que el tiempo empleado en viajar puede considerarse un «descanso» o «pausa». El primero, cuando un conductor acompaña un vehículo que está siendo transportado en transbordador o ferrocarril. En ese caso, el conductor podrá tomar su periodo de descanso o pausa, siempre y cuando tenga acceso a una cama o litera. Cuando no tenga acceso a una cama o litera, no podrá tomar un descanso, pero dicho período de disponibilidad podrá considerarse una pausa.

El segundo caso se da cuando un vehículo está tripulado por más de un conductor. En esta situación, cuando un conductor esté disponible para conducir cuando sea necesario y esté sentado al lado del conductor del vehículo, se considerará como período de disponibilidad. Los períodos de conducción que no entran en el ámbito de aplicación del Reglamento deberían excluirse de estos cálculos; no obstante, se recomienda a los agentes de control que validen el registro de este tipo de actividad.

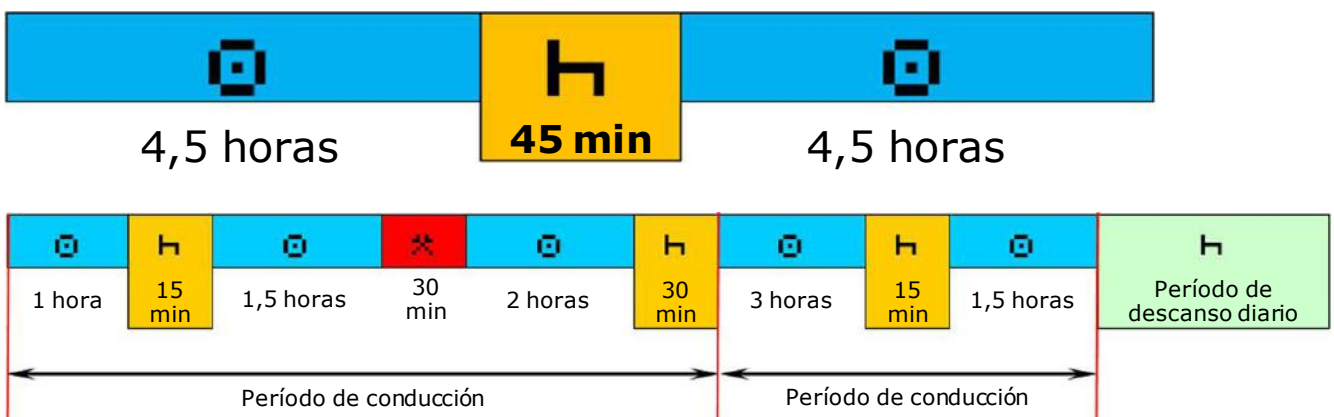
En caso de duda, conviene consultar el asunto Charlton (ref. C116/92) sobre el modo de calcular las pausas obligatorias.

Nota: el Reglamento (CE) nº 561/2006 pretendía abordar una anomalía del Reglamento (CEE) nº 3820/85, según el cual se podría conducir cerca de 9 horas con tan solo una interrupción de 15 minutos. Este problema se ha solucionado con la división 15+30. El hecho de permitir una división 30+15 socava dicho objetivo, por lo que debe considerarse una infracción a pesar de su carácter aparentemente menor.

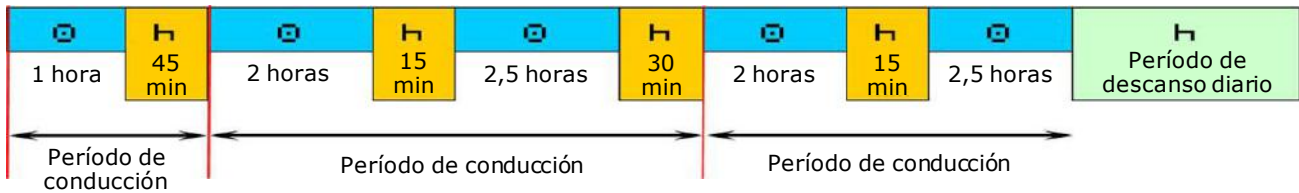
Existen otras infracciones de este requisito que también pueden parecer triviales, en particular cuando las pausas acumuladas superan la duración requerida, pero no cumplen otros requisitos. No obstante, los agentes de control deben defender el Reglamento; no es admisible adaptar y modificar el Reglamento en función de las necesidades operativas. Sin embargo, si se detectan casos aislados de este tipo, merece la pena tratarlos con cierto pragmatismo.

Ejemplos:

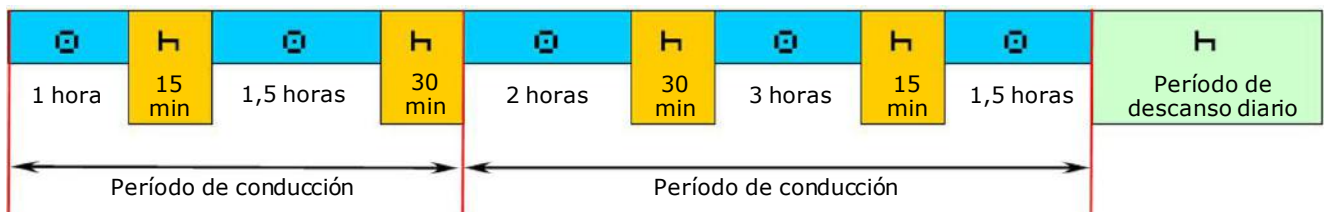
i) pausas realizadas correctamente







## ii) pausas realizadas incorrectamente



El segundo período de conducción incluye pausas registradas de 45 minutos

a) tras un total de 5 horas de conducción, y

b) con 45 minutos que no se han distribuido del modo estipulado.

Esta distribución muestra la anomalía según la cual un número excesivo de pausas con una mala distribución a lo largo del período de conducción conlleva una infracción del Reglamento. (Si el conductor no hubiera realizado la pausa de 30 minutos en el primer período de conducción, no se habría producido una infracción; consulte el ejemplo i) en el segundo diagrama).

Los agentes de control pueden considerar que dichas infracciones son de naturaleza técnica o leve y decidir ofrecer asesoramiento en lugar de imponer una sanción.



En el ejemplo anterior se han conducido 6 horas antes de realizar una pausa preceptiva.



## 2.2.8 Artículo 8

### 2.2.8.1 Texto

1. Los conductores deberán tomar períodos de descanso diarios y semanales.
2. Los conductores deberán haberse tomado un nuevo período de descanso diario en las 24 horas siguientes al final de su período de descanso diario o semanal anterior.  
*Si la parte del período de descanso diario efectuada en las mencionadas 24 horas es superior a 9 horas, pero inferior a 11, ese período de descanso se considerará un período de descanso diario reducido.*
3. Un período de descanso diario podrá ampliarse para transformarse en un período de descanso semanal normal o reducido.
4. Los conductores no podrán tomarse más de tres períodos de descanso diario reducidos entre dos períodos de descanso semanales.
5. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, en caso de la conducción en equipo de un vehículo, los conductores deberán haberse tomado un nuevo período de descanso diario de al menos 9 horas en el espacio de 30 horas desde el final de su período de descanso diario o semanal anterior.
6. En el transcurso de dos semanas consecutivas el conductor tendrá que tomar al menos:
  - dos períodos de descanso semanal normal, o
  - un período de descanso semanal normal y un período de descanso semanal reducido de al menos 24 horas; no obstante, la reducción se compensará con un descanso equivalente tomado en una sola vez antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.*Un período de descanso semanal tendrá que comenzarse antes de que hayan concluido seis períodos consecutivos de 24 horas desde el final del anterior período de descanso semanal.*
- 6 bis. No obstante lo dispuesto en el apartado 6, un conductor que efectúe un único servicio discrecional de transporte internacional de pasajeros tal como se define en el Reglamento (CE) nº 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado de los servicios de autocares y autobuses [11], podrá posponer el período de descanso semanal hasta 12 períodos consecutivos de 24 horas siguientes a un período de descanso semanal regular previo, siempre que:
  - a) el servicio incluya 24 horas consecutivas como mínimo en un Estado miembro o en un tercer país al que se aplique el presente Reglamento distinto de aquel en que se ha iniciado el servicio,
  - b) tras la aplicación de la excepción, el conductor se tome:
    - i) dos períodos de descanso semanal regular, o
    - ii) un período de descanso semanal regular y un período de descanso semanal reducido de al menos 24 horas; no obstante, la reducción se compensará con un período equivalente de descanso ininterrumpido antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana del período de excepción;
  - c) a partir del 1 de enero de 2014, el vehículo esté equipado con aparatos de control de conformidad con los requisitos del anexo I B del Reglamento (CEE) nº 3821/85, y
  - d) a partir del 1 de enero de 2014 y de tener lugar la conducción que durante el período comprendido entre las 22:00 y las 6:00 horas, el vehículo cuente con varios conductores o se reduzca a tres horas el período de conducción a que hace referencia el artículo 7.
- 6 bis. 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.

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

8. Cuando el conductor elija hacerlo, los períodos de descanso diarios y los períodos de descanso semanales reducidos tomados fuera del centro de explotación de la empresa podrán efectuarse en el vehículo siempre y cuando éste vaya adecuadamente equipado para el descanso de cada uno de los conductores y esté estacionado.

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

### 2.2.8.2 Infracciones

Descanso diario insuficiente.	<b>561- 8-2</b>
Descanso diario insuficiente (DM).	<b>561- 8-5</b>
Período de descanso semanal insuficiente.	<b>561- 8-6</b>

### 2.2.8.3 Controles en carretera

Para llevar a cabo una inspección de conformidad con el Reglamento deberán examinarse los registros de tacógrafo presentados (o datos digitales) para identificar los períodos de descanso que formarían o constituirían períodos de descanso diario preceptivos (11, 3+9 o 9 horas). Además, deberán identificarse los períodos de descanso semanal preceptivos (24 horas, 45 horas).

Los agentes de control deben ser conscientes de que cualquier período de descanso superior a 9 horas puede incluir un período de descanso diario reducido más una compensación (consulte las «Normas aplicables al descanso semanal») y deberán confirmar con el conductor si se trata de ese tipo de situación antes de evaluar la conformidad.

No se podrán tomar períodos de descanso diarios y semanales en un vehículo en movimiento.

**Normas aplicables al descanso diario:** Un nuevo período de 24 horas comienza con la reanudación de las actividades tras un período de descanso semanal o diario **preceptivo**.

Un conductor debe completar un período de descanso diario normal (un mínimo de 11 horas o 3+9 horas) o un período de descanso diario reducido (un mínimo de 9 horas, pero menos de 11 horas) en el plazo de 24 horas.



Estas son las duraciones mínimas de los descansos para que cumplan los requisitos; los conductores podrán superar la duración del descanso, pero deberán respetar estas duraciones mínimas **dentro del plazo de 24 horas desde el inicio del servicio**.

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

Entre los períodos de descanso semanal preceptivos, el conductor puede sustituir un período de descanso diario normal por un período de descanso diario reducido un máximo de tres veces. Si se supera este número, se habrá cometido una infracción del descanso diario normal cada vez (aparte de las tres veces permitidas) que se tomen menos de 11 horas.

Puede ampliarse la duración de un período de descanso diario preceptivo (es decir, un período de descanso de duración suficiente y completado en el plazo de 24 horas desde la conclusión del período de descanso diario o semanal anterior) para que pueda considerarse un período de descanso semanal preceptivo. De este modo, el conductor no está obligado a tomar tanto el período de descanso diario como el semanal al final de una semana.

*Conducción en equipo:* Cuando son varios los conductores que trabajan a modo de tripulación, se aplican normas diferentes. Cada conductor está obligado a completar un período de descanso diario de, como mínimo, 9 horas en el plazo de 30 horas desde el inicio del servicio tras un período de descanso diario o semanal. Para poder disfrutar de esta excepción, debe haber como mínimo dos conductores a bordo del vehículo que estén disponibles para conducir, excepto durante la primera hora (agregada), en la que puede estar un único conductor. No se requiere que estén presentes a bordo exactamente los dos mismos conductores durante todo el trayecto (consulte los gráficos). Recuerde que el descanso no se puede tomar en un vehículo en movimiento.

Nota: los registros del tacógrafo (si se han introducido correctamente) mostrarán si un conductor ha conducido siendo miembro de una tripulación. En las hojas de registros analógicos, los períodos de disponibilidad y las pausas se registrarán en un vehículo en movimiento; en los registros digitales, incluirán un indicador de «tripulación».

Las infracciones de este Reglamento se detectan examinando cada período de 24 horas (o de 30 horas en el caso de la conducción en equipo) de actividades registradas desde el inicio del servicio tras un período de descanso diario o semanal para comprobar la duración del período de descanso ininterrumpido tomado. La duración de dicho período de actividad del conductor indica la gravedad de la infracción.

Los períodos de descanso diario insuficientes se clasifican del siguiente modo:

Cuando se ha incumplido un período de descanso diario (11 horas) (solo procede cuando no se permite un período de descanso diario reducido) en:

- un máximo de 1 hora, constituye una *infracción leve*,
- más de 1 hora pero menos de 2,5 horas, constituye una *infracción grave*,
- más de 2,5 horas, constituye una *infracción muy grave*.

Si un período de descanso diario reducido (en caso de que esté permitido) o un período de descanso para conducción en equipo se han reducido en:

- un máximo de 1 hora, constituye una *infracción leve*,
- más de 1 hora pero menos de 2 horas, constituye una *infracción grave*,

- más de 2 horas, constituye una *infracción muy grave*.

Si el tramo de 9 horas de un período de descanso diario dividido se ha reducido en:

- un máximo de 1 hora, constituye una *infracción leve*,
- más de 1 hora pero menos de 2 horas, constituye una *infracción grave*,
- más de 2 horas, constituye una *infracción muy grave*.

Nota: el período de descanso diario interrumpido podría invalidar el período de descanso (consulte el apartado 1 del artículo 9 para ver los casos en que puede interrumpirse un período de descanso).

### Período de descanso diario dividido



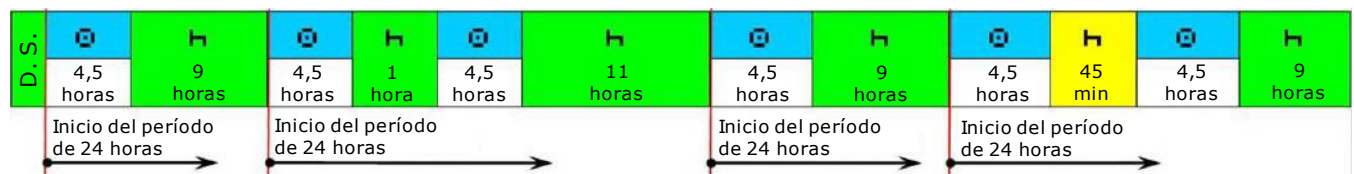
### Período de descanso diario normal



### Período de descanso diario reducido



### Jornada del conductor de menos de 24 horas





**Infracciones de períodos de descanso diario consecutivos**

El texto del artículo no deja claro cuál es el punto de partida, tras un incumplimiento de los requisitos de descanso diario, para evaluar la conformidad continuada con las normas de descanso diario.

El Servicio Jurídico de la Comisión Europea ha señalado que cuando los agentes deban examinar períodos de actividad tras un período de descanso semanal o diario normal, durante los cuales los conductores cumplen períodos de descanso diario inferiores a 7 horas, y para permitir que puedan identificar y sancionar todas las infracciones pertinentes, deberían:

- dividir los períodos de actividad anteriormente mencionados en períodos consecutivos «teóricos» de 24 horas (como permite textualmente el apartado 1 del artículo 8 del Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo), y
- aplicar las normas habituales para períodos diarios de conducción y períodos de descanso diario a cada plazo de 24 horas.

Para respetar la decisión de ejecución de la Comisión en relación con el cálculo del tiempo de conducción (véase 2.2.6.3), un período de 7 horas de descanso dará lugar a un nuevo punto de partida para el inicio del siguiente período de 24 horas. No obstante, sin duda seguirá constituyendo una infracción del período de descanso diario.

Con este método siempre se pueden identificar con precisión las infracciones del período de descanso diario y describirlas.

**Nota: Todavía no se han estudiado completamente las consecuencias de esta explicación; por consiguiente, este método genera ciertas dudas.**

**Normas aplicables al descanso semanal**

Un período de descanso semanal, según la definición del artículo 4, puede ser un período de descanso semanal normal de al menos 45 horas o un período de descanso semanal reducido de un mínimo de 24 horas (pero inferior a 45 horas).

Un conductor deberá comenzar un período de descanso semanal antes de que hayan transcurrido 144 horas (6x24 horas) desde el final del anterior período de descanso semanal elegible.

En cualquier período de dos «semanas fijas» (lunes a domingo) consecutivas, el conductor deberá tomarse (o iniciar):

- o bien dos períodos de descanso semanal normal (mínimo de 45 horas),
- o bien un período de descanso semanal normal (mínimo de 45 horas) y un período de descanso semanal reducido (mínimo de 24 horas).

Nota: este número de períodos de descanso semanal constituye un requisito mínimo; cualquier otro descanso semanal preceptivo debe ser adicional a este requisito mínimo. Las reducciones de los períodos de descanso semanal se compensarán con un período de descanso equivalente **ininterrumpido, unido a un período de descanso de al menos 9 horas** antes de finalizar la **tercera semana siguiente a la semana en que se aplicó la reducción**.

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

Un período de descanso de un mínimo de 69 horas podrá dividirse en dos períodos de descanso semanal consecutivos (en semanas fijas independientes), siempre que se respete la norma de 6x24 (144) horas antes o después del período en cuestión.

Una inspección de conformidad por un agente debe incluir los pasos siguientes:



**1: A partir del registro (datos) más antiguo presentado, deben identificarse dos períodos de descanso semanal (45 + 45, 45 + 24 o 24 + 45) en dos semanas fijas consecutivas cualesquiera. Si no hay dos períodos de descanso semanal preceptivos, se habrá constatado una infracción.**

**2: Si hay suficientes períodos de descanso semanal, deberá determinarse que no haya más de 6 x 24 horas entre dos períodos de descanso semanal consecutivos. En caso contrario, se habrá cometido una infracción. A continuación se avanzará una semana y se iniciarán los cálculos de nuevo desde el paso 1.**

**3: En el caso de las inspecciones realizadas en las instalaciones de una empresa, se puede llevar a cabo una evaluación realista de la conformidad con los requisitos de compensación. No obstante, en la carretera dichas comprobaciones están limitadas por el número de registros que es necesario presentar.**

**Nota: No basta comprobar simplemente que la diferencia entre los períodos de descanso semanal preceptivos no supere las 6 x 24 horas.**

Si se ha realizado un descanso en una semana fija, pero el mismo no tiene la duración suficiente para cumplir los requisitos del Reglamento, también constituirá una infracción.

Una reducción del período de descanso semanal reducido (cuando esté permitido) en:

- un máximo de 2 horas constituye una *infracción leve*,
- más de 2 horas pero menos de 4 horas constituye una *infracción grave*,
- más de 4 horas constituye una *infracción muy grave*.

Una reducción del período de descanso semanal normal en:

- un máximo de 3 horas constituye una *infracción leve*,
- más de 3 horas pero menos de 9 horas constituye una *infracción grave*,
- más de 9 horas constituye una *infracción muy grave*.

Durante la comprobación de la conformidad con los requisitos de compensación, el agente deberá intentar determinar cuándo se ha llevado a cabo la compensación para el período de descanso semanal reducido preguntando a la empresa o al conductor.

Para establecer si se ha cumplido la norma relativa a la «tercera semana siguiente, etc.», será necesario determinar a qué semana se asigna el período de descanso semanal (véase más arriba). El incumplimiento de los requisitos de compensación en relación con un período de descanso semanal reducido conlleva que ese período de descanso semanal resulte insuficiente y constituye una infracción.

Para llevar a cabo una comprobación de conformidad de una tripulación de varios conductores, deberán examinarse todos los registros de los conductores juntos (si ello es posible) para comprobar que se hayan cumplido las condiciones requeridas para la excepción por conducción en equipo. En caso de que solo estén disponibles los registros de un conductor, todavía podrá realizarse una inspección limitada sobre la base del período de

30 horas.

Un período de descanso semanal de duración suficiente podrá dividirse en períodos de descanso semanal preceptivos asignados a dos semanas fijas, por ejemplo un período semanal de al menos 69 horas iniciado a las 18.00 horas de un viernes.

El Reglamento no prohíbe realizar el período de descanso semanal a bordo de un tren o de un transbordador, siempre que el conductor tenga acceso a una cama o litera.

Al permitir específicamente que el período de descanso semanal reducido (24 horas) se lleve a cabo en un vehículo debidamente equipado, el Reglamento parece excluir la posibilidad de realizar los descansos semanales normales en un vehículo. En realidad, esta condición no suele aplicarse, puesto que el Reglamento tampoco excluye de tal excepción los períodos de descanso que incluyen un período de descanso semanal reducido más la compensación por el anterior período de descanso semanal reducido.

Ejemplo de período de descanso semanal incorrecto: en el período de dos semanas que abarca la segunda y tercera semana, solo se incluye un período de descanso semanal.

S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J
Semana 1		Semana 2							Semana 3						Semana 4				
Trabajo / conducción	Período de descanso semanal red. (semana 1)	Trabajo / conducción	Trabajo / conducción	Trabajo / conducción	Trabajo / conducción	Trabajo / conducción	Trabajo / conducción	Período de descanso semanal (semana 2)	Trabajo / conducción	Trabajo / conducción	Trabajo / conducción	Trabajo / conducción	Trabajo / conducción	Trabajo / conducción	Trabajo / conducción	Período de descanso semanal red. (semana 4)	Trabajo / conducción	Trabajo / conducción	Trabajo / conducción
		6 períodos de 24 horas							6 períodos de 24 horas							3 períodos de 24 horas			

Período de descanso semanal correcto:

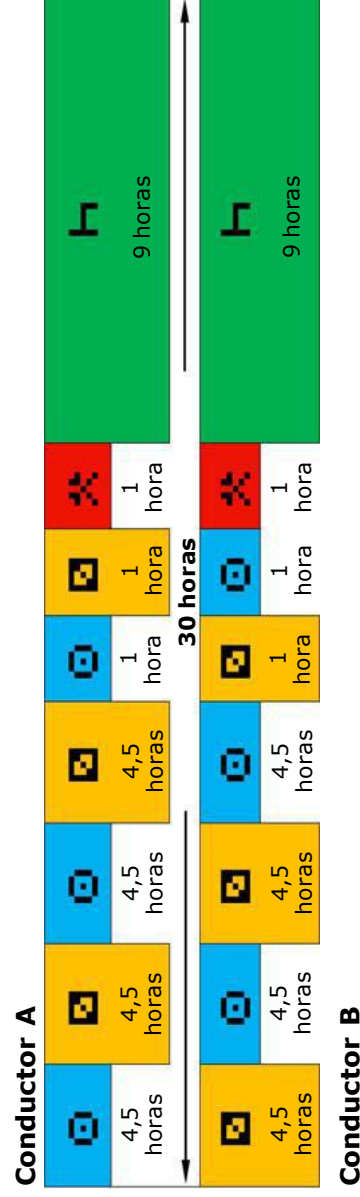
S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J
Semana 1		Semana 2							Semana 3						Semana 4				
Período de descanso semanal (semana 1)		Trabajo / conducción (*/o)	Trabajo / conducción (*/o)	Trabajo / conducción (*/o)	Trabajo / conducción (*/o)	Trabajo / conducción (*/o)	Trabajo / conducción (*/o)	Período de descanso semanal (semana 2)	Trabajo / conducción (*/o)	Trabajo / conducción (*/o)	Trabajo / conducción (*/o)	Trabajo / conducción (*/o)	Trabajo / conducción (*/o)	Trabajo / conducción (*/o)	Período de descanso semanal red. (semana 3)	Trabajo / conducción (*/o)	Trabajo / conducción (*/o)	Trabajo / conducción (*/o)	Trabajo / conducción (*/o)
		6 períodos de 24 horas							5 períodos de 24 horas							4 períodos de 24 horas			

	D	L	M	M	M	J	J	V	S	D	L	M	M	M	J	V	S	D	L	M	M	M	J
	Semana 1				Semana 2				Semana 3				Semana 4										
	Período de descanso semanal				Trabajo / conducción (🚗/🚗)				Trabajo / conducción (🚗/🚗)				Trabajo / conducción (🚗/🚗)										
	5 períodos de 24 horas				6 períodos de 24 horas				3 períodos de 24 horas				Período de descanso semanal										

### Compensación del período de descanso semanal:

	S	D	L	M	M	J	J	V	S	D	L	M	M	M	J	V	S	D
	Semana 1				Semana 2				Semana 3				Semana 4					
	Período de descanso semanal red. (semana 1)				Período de descanso semanal (semana 2)				Período de descanso semanal red. (semana 3)				Período de descanso semanal (semana 4) y compensación por el período de descanso semanal reducido					
	Conducción 10 horas				Conducción 9 horas				Conducción 9 horas				Conducción 9 horas					
	4 períodos de 24 horas				6 períodos de 24 horas				6 períodos de 24 horas				A partir de la semana 1					
	Tiempo semanal de conducción: 47 horas				Tiempo semanal de conducción: 43 horas				Tiempo semanal de conducción: 37 horas				Tiempo semanal de conducción: 37 horas					
	Tiempo de conducción en dos semanas: 90 horas				Tiempo de conducción en dos semanas: 80 horas				Tiempo de conducción en dos semanas: 80 horas				Tiempo de conducción en dos semanas: 80 horas					

**Ejemplos de conducción en equipo:** los ejemplos siguientes muestran posibilidades de distribución de las actividades de los conductores de un equipo de conformidad con el Reglamento.



En el caso que se muestra a continuación, el conductor A conduce durante una hora solo hasta que se le une el conductor B; esta situación se permite en la conducción en equipo.

**Conductor A**



**Conductor B**

En este caso, el conductor A realizó «otro trabajo» durante 3,5 horas; después empezó a conducir y, una hora más tarde, se le unió el conductor B. Esta situación está permitida en la conducción en equipo.

No obstante, cabe mencionar que, si se reanuda el trayecto de conducción en equipo, el conductor A no podrá volver a conducir hasta que el conductor B complete su período de descanso diario. El conductor A podría realizar otro trabajo durante una hora.

**Conductor A**



**Conductor B**

Del mismo modo, también se permite la siguiente distribución de actividades.

**Conductor A**

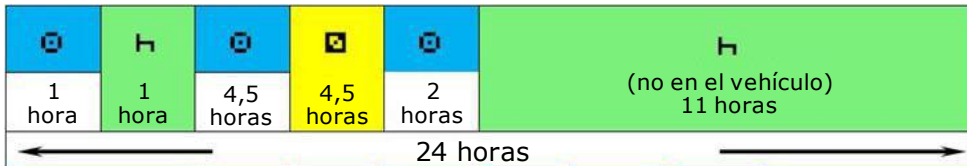


**Conductor B**



Este ejemplo muestra un caso de conducción de un vehículo por tres conductores. Únicamente el conductor B puede acogerse a la excepción por conducción en equipo. Nota: no se puede completar el período de descanso diario en un vehículo en movimiento.

**Conductor A**



2.2.8.4 «Norma de los 12 días»

El apartado 6 bis del artículo 8 del Reglamento (CE) nº 561/2006 fue modificado por el artículo 29 del Reglamento (CE) nº 1073/2009 para incluir una excepción que permite a los conductores que efectúen un único servicio internacional posponer el período de descanso semanal hasta el final del duodécimo día. Además, requiere al conductor que complete un período de descanso normal de 45 horas antes del inicio del trayecto, además de al menos un período de descanso semanal normal y otro reducido, de forma ininterrumpida, al final del trayecto, por un total de 69 horas.

Se trata de una excepción de los requisitos para los períodos de descanso semanal normales (apartado 6 del artículo 8 del Reglamento (CE) nº 561/2006). Los conductores que tengan derecho a posponer el período de descanso semanal deberán respetar **todos** los requisitos. En caso de que no se respeten dichos requisitos, el conductor deberá completar un período de descanso semanal normal según lo definido en el apartado 6 del artículo 8 y, en consecuencia, cualquier infracción estará relacionada con los períodos de descanso semanal.

2.2.8.5 Interrupciones de emergencia de los períodos de descanso

Normalmente, la interrupción de un período de descanso diario o semanal constituye una infracción (excepto en el caso de la norma del «transbordador»). En una situación de emergencia, o a indicación de la policía u otra autoridad, el conductor podrá interrumpir su período de descanso durante unos minutos para recolocar o reubicar su vehículo (véase el anexo, nota orientativa 3). La interrupción deberá registrarse, si es preciso manualmente, acompañada de una anotación de la autoridad que imparta la orden. En este caso, no se considerará una infracción.



## 2.2.9 Artículo 9

### 2.2.9.1 Texto

1. *No obstante lo dispuesto en el artículo 8, el período de descanso diario normal de un conductor que acompañe un vehículo transportado por transbordador o tren podrá interrumpir este período de descanso dos veces como máximo para llevar a cabo otras actividades que no excedan en total de una hora. Durante el período de descanso diario normal, el conductor deberá tener acceso a una cama o litera.*
2. *Cualquier tiempo utilizado en viajar a un lugar para hacerse cargo de un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, o en volver de ese lugar, cuando el vehículo no se encuentre ni en el domicilio del conductor ni en el centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor, no se considerará como descanso o pausa excepto cuando el conductor se encuentre en un ferry o tren y tenga acceso a una litera.*
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.*

### 2.2.9.2 Infracciones

Descanso diario insuficiente	<b>561- 8-2</b>
Falta de mantenimiento de un registro	<b>561- 6-5</b>

### 2.2.9.3 Controles en carretera

1. Esta excepción permite a un conductor interrumpir un período de descanso diario normal (11 horas o 3+9 horas) como máximo **dos veces** cuando acompañe un vehículo transportado por transbordador o tren. Dichas interrupciones no excederán en total de una hora.
2. Durante todos los tramos que componen dicho período de descanso dividido, el conductor deberá tener acceso a una cama o litera.
3. Para comprobar la conformidad con las condiciones de esta excepción, se identificará el período de descanso diario que se ha interrumpido y se comprobará si su duración total no supera una hora y si los tramos de los períodos de descanso diario interrumpidos acumulan en conjunto un período de descanso diario normal.

Los agentes de control deberían solicitar asimismo la presentación de un billete de tren o de transbordador para facilitar la validación de la excepción, aunque habrán de tener en cuenta que las empresas de transbordadores no siempre facilitan dichos billetes.

En caso de que se incumplan dichas condiciones, se habrá cometido un **incumplimiento del período de descanso diario** (véase el artículo 8), infracción que se mantendrá hasta que se complete un período de descanso diario preceptivo. (Véase asimismo en el anexo la nota orientativa 6.)

El ejemplo siguiente muestra cómo se interrumpe un período de descanso diario normal para embarcar y desembarcar de un transbordador de conformidad con esta excepción:



Nota: según el Reglamento, la conducción realizada durante la interrupción no debe incluirse en el período diario de conducción aplicable antes y después del descanso diario interrumpido; no obstante, se computará en relación con los límites de conducción para una y para dos semanas. La compensación del período de descanso semanal podrá añadirse a un período de descanso diario completado de este modo.

Abajo: interrupción (transbordador) de un período de descanso dividido:



Nota: cabe destacar que no se permitirán tales interrupciones cuando se complete un período de descanso diario de 9 horas durante un trayecto de conducción en equipo. Para poder disfrutar de esta excepción, los conductores del equipo deberán completar un período de descanso diario **normal** de 11 horas como mínimo.

- Un conductor que se desplace a un lugar concreto, distinto del centro de operaciones del empleador, que le haya sido indicado por el empleador con el fin de hacerse cargo de un vehículo con tacógrafo y conducirlo, está cumpliendo una obligación respecto a su empleador y por consiguiente no está disponiendo libremente de su tiempo. En consecuencia, cualquier tiempo utilizado por un conductor en viajar a un lugar, o desde un lugar, que no sea el domicilio del conductor ni el centro de operaciones del empleador y en el que el conductor va a hacerse cargo de un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación o a dejarlo estacionado allí, independientemente de que el empleador le haya dado instrucciones sobre cuándo y de qué manera debe viajar o de que el conductor haya tomado la decisión por su propia cuenta, deberá registrarse como «otro trabajo» (ref. TJUE 124/09<sup>9</sup>).

Además, cualquier tiempo utilizado por un conductor en conducir un vehículo no comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento hasta o desde un lugar que no

sea el domicilio del conductor ni en el centro de operaciones habitual del empleador y en el que se supone que el conductor va a hacerse cargo o a dejar un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación, se registrará como «otro trabajo». (Véase asimismo el anexo, nota orientativa 2.)

5. Esto, en teoría, significa que un conductor que completa su jornada de trabajo lejos de su centro de trabajo habitual no puede realizar otras tareas, como conducir hasta su domicilio, sin registrar dicha actividad y puede estar cometiendo una infracción.



Si se sospecha que se han llevado a cabo actividades comprendidas en el ámbito de aplicación del Reglamento sin registrarlas, deberá interrogarse al conductor para aclarar exactamente qué actividades se han desempeñado en dichos períodos de tiempo.

Los registros que muestran que un conductor finalizó su servicio en un lugar y lo reanudó al día siguiente en otro lugar pueden indicar la falta de registro de las actividades indicadas en este artículo.

Los conductores que se hagan cargo de un vehículo lejos de su domicilio o de su centro de trabajo habitual deben ser interrogados sobre el trayecto hasta la recogida del vehículo para que se pueda determinar si han registrado todas sus actividades.

El hecho de no registrar actividades comprendidas en el ámbito de aplicación constituye una infracción del Reglamento (CEE) nº 3821/85 y se califica de *infracción muy grave*.

## 2.2.10 Artículo 10

### 2.2.10.1 Texto

1. Las empresas de transporte no remunerarán a los conductores asalariados o que estén a su servicio, incluso mediante concesión de primas o incrementos salariales, en

*función de las distancias recorridas o del volumen de las mercancías transportadas, si dichas remuneraciones fueran de tal naturaleza que pudiesen comprometer la seguridad en carretera y/o fomentar las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento.*

*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:*

*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.*

#### 2.2.10.2 Infracciones

Infracciones de las empresas de transporte que no conservan los datos de tacógrafo.



### 2.2.10.3 Controles en carretera

Este artículo fija las obligaciones de las empresas de transporte. Siendo realistas, las infracciones descritas en sus apartados 1, 2 y 4 no se pueden detectar o investigar debidamente en los controles de carretera; resulta más adecuado investigarlas con motivo de las inspecciones de empresas de transporte realizadas en sus locales, donde hay más probabilidades de obtener acceso a las pruebas necesarias. Cuando se sospeche que la culpabilidad es más amplia en casos de operaciones de transporte transfronterizas, conviene remitir la información recopilada a las autoridades responsables del Estado miembro «de origen».

En relación con la infracción recogida en el apartado 3 («responsabilidad de la empresa de transporte»), será necesario consultar la legislación nacional de cada Estado miembro.

Es probable que la legislación nacional limite en la práctica la capacidad de una autoridad de perseguir a una entidad extranjera por este tipo de infracciones.

No obstante, la información recopilada en los controles de carretera puede ayudar al Estado miembro a identificar aquellas empresas de transporte que deben ser investigadas.

La infracción recogida en el apartado 5 se refiere a las obligaciones de la empresa de transporte de transferir y conservar los datos digitales y, por consiguiente, tiene relevancia sobre todo en las investigaciones de las empresas.

## 2.2.11 **Artículo 11**

### 2.2.11.1 Texto

*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.*

### 2.2.11.2 Infracciones

Ninguna.

### 2.2.11.3 Controles en carretera

Aunque cada Estado miembro puede fijar unos límites más estrictos que los recogidos en este Reglamento, las operaciones de transporte internacionales seguirán estando sujetas a los Reglamentos (CE) nº 561/2006 y (CEE) nº 3821/85.

Los controles estándar deberán seguir aplicándose a conductores/vehículos en operaciones de transporte internacional.



Los controles del cumplimiento en los Estados miembros que tienen normas más estrictas para las operaciones nacionales se llevarán a cabo de conformidad con la legislación nacional.

## 2.2.12 Artículo 12

### 2.2.12.1 Texto

*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.*

### 2.2.12.2 Infracciones

Ninguna (aunque esto puede depender de la legislación nacional); no obstante, si el conductor aplica incorrectamente la excepción, deberán tenerse en cuenta las infracciones de los artículos 6 a 9.

### 2.2.12.3 Controles en carretera

Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera y con objeto de permitir al conductor llegar a un punto de parada adecuado, este podrá apartarse 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 deberán señalar el motivo de la excepción en la parte trasera de las hojas de registro del tacógrafo (en el caso de registros analógicos) o en una impresión u hoja temporal (en el caso de tacógrafos digitales), a más tardar cuando lleguen al punto de parada adecuado.

Según la sentencia del TJUE en el asunto C-235/94<sup>10</sup>, esta excepción únicamente será aplicable cuando durante un trayecto resulte imposible inesperadamente respetar las normas en materia de horas de conducción. En otras palabras, no se permiten infracciones planificadas de las normas. En consecuencia, cuando se produzca un imprevisto, el conductor será quien decidirá si es necesario apartarse de las normas, para lo cual deberá tener en cuenta la necesidad de garantizar la seguridad vial en el proceso.

Los agentes de control deberán llevar a cabo lo siguiente:

- Comprobar la naturaleza exacta del hecho que provocó que el conductor se acogiera a las disposiciones de este artículo. Tener en cuenta los casos específicos recogidos en la **nota orientativa 1**.
- Comprobar los registros para validar la excepción.
- Comprobar si el conductor se ha acogido a la excepción para poder llegar a un punto de parada adecuado. *Nota: esta disposición no da carta blanca para completar un*

*trayecto. No obstante, los agentes de control deben tener en cuenta asimismo que, en el momento de la inspección, es posible que todavía no se haya alcanzado un punto de parada adecuado y, por consiguiente, no se haya anotado la excepción a las normas. En tales casos, dicha omisión no se considerará una infracción.*

- Verificar si el punto de parada era el primer punto adecuado.
- Comprobar, mediante los registros anteriores, si se ha realizado un uso sistemático y repetido de esta excepción.

Si se ha utilizado incorrectamente la excepción, deberán comprobar posibles infracciones de los artículos 6 a 9.

## 2.2.13 Artículo 13

### 2.2.13.1 Texto

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

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

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

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

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

*f) vehículos destinados al transporte de mercancías dentro de un radio de 50 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;*
- 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;*
- i) *vehículos con entre 10 y 17 asientos utilizados exclusivamente para el transporte no comercial de viajeros;*
- j) *vehículos especiales que transporten material de circo y atracciones de feria;*
- k) *vehículos móviles de exposición especialmente equipados cuya finalidad principal sea su utilización con fines educativos cuando están estacionados;*
- l) *vehículos utilizados para la recogida de leche en las granjas o que lleven a éstas recipientes de leche o productos lácteos destinados a la alimentación del ganado;*
- m) *vehículos especializados de transporte de fondos u objetos de valor;*
- n) *vehículos utilizados para el transporte de despojos o canales no destinados al consumo humano;*
- o) *vehículos utilizados exclusivamente en vías comprendidas en instalaciones como puertos, terminales de transporte combinado y terminales ferroviarias;*
- p) *vehículos utilizados para el transporte de animales vivos desde las granjas hasta los mercados locales y viceversa, o desde los mercados hasta los mataderos locales en un radio de hasta 50 kilómetros.*
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.*

### 2.2.13.2 Infracciones

Ninguna, si la excepción se aplica correctamente.

### 2.2.13.3 Controles en carretera

Los agentes de control hablarán con el conductor con vistas a validar el uso de esta excepción determinando los datos del trayecto, el uso del vehículo, el tipo de equipamiento específico del vehículo y los datos sobre la carga. Conviene recordar que este artículo únicamente contempla excepciones a los artículos 5 a 9.

*Nota: la excepción correspondiente al requisito de instalar (y utilizar) un tacógrafo se recoge en el apartado 2 del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 3821/85.*

Los agentes de control deberían ser conscientes asimismo de la posibilidad de que un conductor o empresa de transporte no esté al corriente de la aplicabilidad de una excepción e intente cumplir el Reglamento (CE) nº 516/2006, etc., cuando en realidad se aplican otras disposiciones.

Se trata de excepciones **nacionales** y, en consecuencia, variarán de un Estado miembro a otro; además, por norma general, únicamente serán válidas dentro de las fronteras nacionales de cada Estado miembro, aunque es posible que exista un acuerdo local entre Estados vecinos en materia de reconocimiento mutuo (p. ej. el Reino Unido e Irlanda).

Consulte la legislación nacional para más información.

Las actividades llevadas a cabo al amparo de estas excepciones se registrarán como otro trabajo si se combinan durante la jornada de trabajo con actividades de conducción comprendidas en el ámbito de aplicación.

Una aplicación incorrecta de la excepción por parte del conductor debe dar lugar a una inspección detallada de conformidad con los Reglamentos (CE) nº 561/2006 y (CEE) nº 3821/85.

Cuando resulte necesario validar una supuesta excepción, el sitio web de la UE

[http://ec.europa.eu/transport/road/social\\_provisions/driving\\_time/driving\\_time\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/social_provisions/driving_time/driving_time_en.htm)

permite acceder a una lista definitiva de excepciones nacionales vigentes en cada Estado miembro. Por consiguiente, los agentes de control deben tenerlas en cuenta al llevar a cabo los controles en carretera.

## 2.2.14 Artículo 14

### 2.2.14.1 Texto

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

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

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

### 2.2.14.2 Infracciones

Ninguna.

### 2.2.14.3 Controles en carretera

El Reglamento permite a los Estados miembros (previa solicitud a la Comisión) ofrecer cierta flexibilidad con respecto al requisito de cumplir los límites de conducción impuestos por los artículos 6 a 9. Del mismo modo, los Estados miembros podrán adaptarse a circunstancias excepcionales o emergencias (p. ej., unas condiciones meteorológicas que provoquen graves perturbaciones o una epidemia de fiebre aftosa en el Reino Unido) y conceder excepciones temporales por períodos de hasta 30 días, siempre notificando tales casos a la Comisión.

Mientras que los agentes de control probablemente sean conscientes de esta relajación durante la situación de emergencia, deberán tener presente asimismo que los mismos criterios pueden haber sido aplicables durante la inspección de registros cierto tiempo después del suceso.

Cuando un conductor afirme que el incumplimiento del Reglamento no constituyó una infracción, sino que estaba permitido por la relajación de las normas, deberá solicitarse al conductor una copia de la autorización. Si no puede presentar dicha copia, deberá solicitarse la validación a la Comisión, que debe ser informada de todas esas autorizaciones.

Hay una lista actualizada disponible en la siguiente dirección de Internet:

[http://ec.europa.eu/transport/road/social\\_provisions/driving\\_time/doc/temporary-relaxation-of-drivers.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road/social_provisions/driving_time/doc/temporary-relaxation-of-drivers.pdf)

Dado que estas relajaciones del Reglamento se aplican a escala local, cabe esperar que la autoridad competente haya notificado la situación a los agentes de control. En consecuencia, únicamente sirven para otros Estados miembros en caso de que un conductor cruce a otro Estado miembro y tenga que presentar para su inspección registros que contienen infracciones aparentes pero que, en realidad, constituyen incumplimientos autorizados.

En consecuencia, un agente de control debe confirmar la existencia de cualquier relajación alegada y, cuando no consiga tal confirmación, aplicar los límites estipulados en 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 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.*

### 2.2.15.2 Infracciones

Ninguna.



### 2.2.15.3 Controles en carretera

Este artículo exige a los Estados miembros que velen por que exista una normativa en materia de tiempos de conducción y períodos de descanso para los conductores de vehículos exentos de estas reglamentaciones en virtud de la letra a) del artículo 3. Únicamente interesa a escala nacional.

### 2.2.16 **Artículo 16**

#### 2.2.16.1 Texto

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:

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

#### **Notas**

El artículo 16 quedó derogado el 31 de diciembre de 2007 (véase el artículo 26 del Reglamento (CE) nº 561/2006, por el que se modificó el artículo 3 del Reglamento nº 3821/85).

### 2.2.17 **Artículos 17 y 18**

Estos artículos no se estudian en este documento, puesto que no resultan pertinentes para las actividades de control del cumplimiento de la normativa en carretera.

### 2.2.18 **Artículo 19**

#### 2.2.18.1 Texto

1. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento y del Reglamento (CEE) nº 3821/85 y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Dichas sanciones deberán ser

*eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias. Ninguna infracción del presente Reglamento y del Reglamento (CEE) nº 3821/85 será objeto de más de una sanción o procedimiento administrativo. Los Estados miembros notificarán a la Comisión estas medidas y las normas sobre sanciones antes de la fecha mencionada en el artículo 29, párrafo segundo. La Comisión informará a los Estados miembros en consecuencia.*

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

*Con carácter de excepción, cuando se descubra una infracción:*

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

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

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

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

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

#### 2.2.18.2 Infracciones

Ninguna.

#### 2.2.18.3 Controles en carretera

En un control de carretera, los agentes de control deben ser conscientes de que este artículo les permite procesar a los conductores (o empresas de transporte) que hayan infringido los requisitos del Reglamento (CE) nº 561/2006, cuando se haya detectado que las infracciones se produjeron en el territorio de otro Estado miembro o de un país tercero. La letra del artículo indica que esta facultad no incluye las infracciones del Reglamento (CE) nº 3821/85, aunque esto puede depender de la redacción de la legislación de habilitación adoptada por cada Estado miembro.

## 2.2.19 Artículo 20

### 2.2.19.1 Texto

- 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.*

### 2.2.19.2 Infracciones

Ninguna.

### 2.2.19.3 Controles en carretera

Los agentes de control deberán contar con las pruebas de los procedimientos o sanciones de distintos formularios.

El formulario estándar CORTE aprobado, adoptado por algunos Estados miembros ha sido elaborado sobre la base de un requisito similar incluido en el anexo 1 de la Directiva 2000/30/CE relativo al informe de los resultados de las inspecciones técnicas en carretera.

Básicamente, estas pruebas pueden presentarse como un mensaje firmado sobre una impresión u hoja del tacógrafo.

En caso de que el conductor no presente las pruebas de sanciones interiores, podría imponérsele una segunda sanción por esa misma infracción. Si se impone una segunda sanción y, posteriormente, se aportan pruebas de la sanción anterior, la segunda sanción será retirada.

## 2.2.20 Artículo 21

### 2.2.20.1 Texto

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

*retirar, suspender o restringir el permiso de conducción de un conductor. La Comisión, de conformidad con el artículo 24, apartado 2, elaborará directrices, a fin de fomentar una aplicación armonizada del presente artículo.*

#### 2.2.20.2 Infracciones

Ninguna.

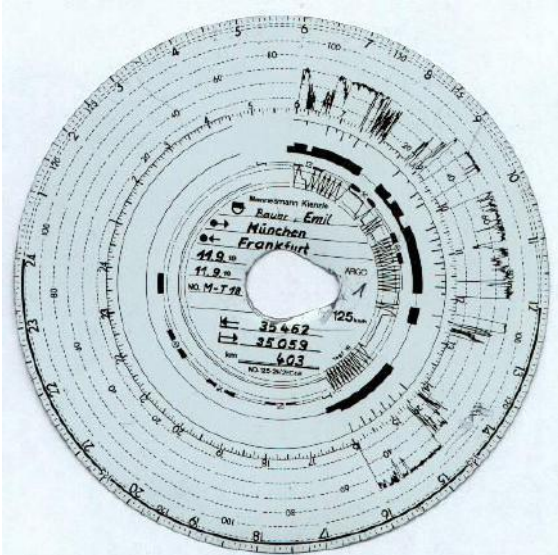
#### 2.2.20.3 Controles en carretera

Este artículo faculta a los Estados miembros para adoptar una normativa que permita la inmovilización de un vehículo cuyo conductor haya cometido una infracción y les permite imponer sanciones administrativas a las empresas de transporte o conductores. No todos los Estados miembros han adoptado medidas para permitir la prohibición o inmovilización.

#### 2.2.21 **Artículos 22 - 29**

Estos artículos no se han tenido en cuenta porque no son pertinentes para las actividades de control del cumplimiento de la normativa en carretera; no obstante, los agentes de control deben tener en cuenta que el apartado 1 del artículo 27 modifica el Reglamento (CE) nº 3821/85 y de este modo determina los vehículos matriculados en los Estados miembros que deben estar equipados con tacógrafos digitales.

### 3. Reglamento (CEE) nº 3821/85 – Normas relativas a los tacógrafos y al mantenimiento de registros



#### 3.1 Reglamento (CEE) nº 3821/85

Los tacógrafos realizan los registros necesarios, cruciales para cualquier comprobación del cumplimiento llevada a cabo por los agentes de control. Estos registros pueden constar en una hoja de registro del tacógrafo o en archivos de datos digitales y se recopilan automáticamente o por accionamiento manual (del conductor). Es la inspección de estos registros la que permite mayormente a los agentes de control determinar si se han respetado las normas en materia de tiempos de conducción y períodos de descanso.

El Reglamento (CEE) nº 3821/85 define determinadas cuestiones técnicas relacionadas con la homologación, instalación e inspección de estos instrumentos; además, obliga a los conductores a respetar los requisitos que establece.

La finalidad del presente documento no es presentar un estudio detallado del Reglamento (CEE) nº 3821/85; además, cabe mencionar que este Reglamento se aplica únicamente a los vehículos matriculados en los Estados miembros de la UE, aunque su cumplimiento se considera suficiente para respetar los requisitos de tenor similar contenidos en el AETR. Los requisitos más pertinentes sobre la utilización de tacógrafos se recogen en los artículos 3 y 13 a 16. Dichos artículos establecen unas obligaciones estrictas y detalladas para los conductores y constituirán la base de muchas de las infracciones detectadas en los controles en carretera por los agentes de control.

Sin respetar este Reglamento no es posible una evaluación realista de la conformidad con los requisitos recogidos en el Reglamento (CE) nº 561/2006. Un agente de control que esté supervisando la conformidad con el Reglamento (CE) nº 561/2006 garantizará al mismo tiempo el cumplimiento de los requisitos pertinentes del Reglamento (CEE) nº 3821/85.



Los agentes de control deben estar familiarizados con estos reglamentos y ser capaces de inspeccionar y evaluar los registros de los tacógrafos.

### 3.1.1 Artículo 3

#### 3.1.1.1 Texto

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 apartado 1 del artículo 16 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 refieren los apartados 1 y 3 del artículo 13 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.
4. Para los transportes nacionales, los Estados miembros podrán exigir, a todos los vehículos para los que no lo exige el apartado 1, la instalación y utilización de un aparato de control con arreglo al presente Reglamento.

#### 3.1.1.2 Infracciones

Tacógrafos no instalados de conformidad con la normativa.

#### 3.1.1.3 Controles en carretera

Los agentes de control deben comprobar que los vehículos no sujetos a una excepción dispongan de un dispositivo de registro tacográfico del tipo correcto y que su instalación respete los requisitos recogidos en el Reglamento (CEE) nº 3821/85. Este artículo recoge una excepción a la instalación de un tacógrafo para aquellos vehículos de transporte por carretera enumerados en los apartados 1 y 3 del artículo 13 del Reglamento (CE) nº 561/2006.

**Téngase en cuenta que los vehículos matriculados en países parte del AETR pero no pertenecientes a la UE pueden respetar lo dispuesto en el artículo 10 del AETR cumpliendo los requisitos del Reglamento (CEE) nº 3821/85, pero no es el único modo de garantizar la conformidad. Los requisitos del AETR en materia de fabricación, utilización e instalación reflejan en gran medida los requisitos del Reglamento (CEE) nº 3821/85 y no se tratarán en el presente documento. En consecuencia, los agentes de control deberán tener cuidado de hacer referencia al requisito adecuado cuando identifiquen infracciones relacionadas con la fabricación, utilización e instalación de**

## dispositivos de control instalados en vehículos matriculados en países parte del AETR no pertenecientes a la UE.

### 3.1.2 Artículo 13

#### 3.1.2.1 Texto

*El empresario y los conductores velarán por el buen funcionamiento y la correcta utilización del aparato de control, por una parte, y por otra, de la tarjeta de conductor en caso de que el conductor deba conducir un vehículo provisto de un aparato de control conforme a lo dispuesto en el Anexo I B.*

#### 3.1.2.2 Infracciones

Casos en que no se garantice el correcto funcionamiento del dispositivo de registro tacográfico.

Uso de un vehículo con un tacógrafo defectuoso; constituyen *infracciones muy graves*.

#### 3.1.2.3 Controles en carretera

Durante un control de carretera, los agentes de control deberán comprobar el buen funcionamiento del tacógrafo examinando los registros presentados y revisando los informes de diagnóstico disponibles para los diversos sistemas de tacógrafo. Cualquier defecto que afecte al registro preciso de las actividades del conductor podría limitar asimismo la capacidad del agente de control de comprobar la conformidad con la normativa.

##### *Tacógrafos analógicos*

La falta de trazos, unos trazos incorrectamente alineados, la presencia de trazos que indiquen fallos (p. ej., desviaciones en toda la escala o trazos en bloque) o cualquier trazo inusual constituyen indicios claros de que el tacógrafo no funciona del modo debido.

##### *Tacógrafos digitales*

La tarjeta del conductor forma parte integrante del sistema de tacógrafo digital y el artículo estipula como requisito el correcto funcionamiento de la propia tarjeta.

La información sobre averías, errores y fallos puede haberse registrado en el archivo de «Incidentes y fallos» de la unidad del vehículo.

Los agentes de control deben valorar si está claro que un fallo de ese tipo se acaba de producir (p. ej. en el camino) y permitir que se repare. Cabe indicar que el artículo 16 del Reglamento (CEE) nº 3821/85 estipula que en «caso de avería o funcionamiento defectuoso del aparato, el empresario deberá hacerlo reparar, por un instalador o un taller autorizado, tan pronto como las circunstancias lo permitan. Si el regreso a la oficina central únicamente pudiese efectuarse después de un período superior a una semana a partir del día de la avería o de la comprobación del funcionamiento defectuoso, la reparación deberá ser efectuada en el camino.»

No obstante, los agentes de control deberán buscar pruebas que indiquen que el tacógrafo presenta dichos fallos desde hace tiempo y que no acaban de producirse, y adoptar las medidas adecuadas para asegurar el cumplimiento de la normativa.

Un tacógrafo que aparentemente funciona mal podría indicar asimismo una alteración voluntaria, presente o pasada, de los registros; los agentes de control deben tener presente esta posibilidad cuando investiguen este tipo de averías.

### 3.1.3 Artículo 14

#### 3.1.3.1 Texto

1. El empresario entregará a los conductores de vehículos provistos de un aparato de control conforme a lo dispuesto en el Anexo I un número suficiente de hojas de registro, habida cuenta del carácter individual de dichas hojas, de la duración del servicio y de la obligación de sustituir, en su caso, las hojas estropeadas o que hubiere retirado un agente encargado del control. El empresario únicamente facilitará a los conductores hojas de un modelo homologado que puedan utilizarse en el aparato instalado en el vehículo.

En caso de que el vehículo esté provisto de un aparato de control conforme a lo dispuesto en el Anexo IB, el empresario y el conductor velarán por que, en caso de control y teniendo en cuenta la duración del servicio, pueda efectuarse correctamente la impresión previa orden a que se refiere el Anexo I 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.

3. La tarjeta de conductor, tal como se define en el Anexo I B, será expedida, a petición del conductor, por la autoridad competente del Estado miembro en el que el conductor tenga su residencia normal. Un Estado miembro podrá exigir que todo conductor sujeto a lo dispuesto en el

Reglamento (CEE) nº 3820/85 que tenga su residencia normal en su territorio esté en posesión de la tarjeta de conductor.

a) A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por «residencia normal» el lugar en que una persona vive habitualmente, es decir, durante un mínimo de 185 días por año civil, por razón de vínculos personales y profesionales o, en el caso de una persona sin vínculos profesionales, por razón de vínculos personales que revelen la existencia de lazos estrechos entre dicha persona y el lugar en que habite. No obstante, la residencia normal de una persona cuyos vínculos profesionales estén situados en un lugar diferente del de sus vínculos personales y que, por ello, se vea obligada a permanecer alternativamente en diferentes lugares situados en dos o varios Estados miembros, se considera situada en el lugar al que le unan sus vínculos personales, siempre que vuelva a dicho lugar de una forma regular. No será necesario cumplir esta última condición cuando la persona resida en un Estado miembro con objeto de llevar a cabo una misión de una duración determinada.

b) Los conductores aportarán la prueba de su lugar de residencia normal por cualquier medio, en particular mediante la presentación del documento de identidad o de cualquier otro documento válido.

- c) En caso de que las autoridades competentes del Estado miembro de expedición de la tarjeta de conductor duden de la validez de la declaración de la residencia normal efectuada con arreglo a la letra b), o para la realización de determinados controles específicos, podrán exigir elementos de información o pruebas adicionales.
- d) Las autoridades competentes del Estado miembro de emisión se aseguran en la medida de lo posible de que el solicitante no es ya titular de una tarjeta de conductor en período de validez.
4. a) La autoridad competente del Estado miembro personalizará la tarjeta de conductor con arreglo a lo dispuesto en el anexo I B. El plazo de validez administrativa de la tarjeta de conductor no podrá ser superior a cinco años. El conductor sólo podrá ser titular de una tarjeta de conductor. Sólo estará autorizado a utilizar su propia tarjeta de conductor personalizada. No utilizará una tarjeta de conductor defectuosa o cuyo plazo de validez haya caducado. Cuando se expida una nueva tarjeta al conductor en sustitución de una antigua, la nueva tarjeta tendrá el mismo número de expedición de la tarjeta de conductor, pero el índice se aumentará en una unidad. La autoridad expedidora conservará un registro de las tarjetas perdidas o defectuosas durante al menos el plazo de validez de las mismas. En caso de deterioro, mal funcionamiento, extravío o robo de la tarjeta de conductor la autoridad proporcionará una tarjeta que sustituya a la antigua en un plazo de cinco días hábiles a partir de la recepción de una solicitud detallada a tal efecto. En caso de solicitud de renovación de una tarjeta de conductor cuyo plazo de validez se aproxime a su término, la autoridad proporcionará una nueva tarjeta antes de la fecha de caducidad, a condición de que la correspondiente solicitud le sea presentada dentro de los plazos previstos en el párrafo segundo del apartado 1 del artículo 15.
- b) Únicamente se expedirán tarjetas de conductor a aquellos solicitantes que estén sujetos a lo dispuesto en el Reglamento (CEE) n° 3820/85.
- c) La tarjeta de conductor será personal. No podrá ser objeto, durante su plazo de validez administrativa, de retirada o suspensión bajo ningún concepto, a menos que la autoridad competente de un Estado miembro constate que la tarjeta ha sido falsificada, que el conductor utiliza una tarjeta de la que no es titular o que se ha obtenido la tarjeta con declaraciones falsas o documentos falsificados. En caso de que fuese un Estado miembro distinto del Estado miembro que expidió la tarjeta el que adoptase las medidas de suspensión o de retirada antes mencionadas, aquél remitirá la tarjeta a las autoridades del Estado miembro que la expidieron, indicando las razones de tal restitución.
- d) Se reconocerán mutuamente las tarjetas de conductor expedidas por los Estados miembros. Cuando el titular de una tarjeta de conductor válida expedida por un Estado miembro haya fijado su residencia normal en otro Estado miembro, podrá solicitar que se le canjee la tarjeta por otra tarjeta de conductor equivalente; corresponderá al Estado miembro que efectúe el canje comprobar, si fuese necesario, si la tarjeta presentada está todavía en período de validez. Los Estados miembros que efectúen un canje remitirán la antigua tarjeta a las autoridades del Estado miembro que la emitieron e indicarán las razones de dicha restitución.
- e) Cuando un Estado miembro sustituya o canjee una tarjeta de conductor, se registrará en este Estado miembro esta sustitución o este canje, así como toda sustitución o renovación posterior.
- f) Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para evitar cualquier riesgo de falsificación de las tarjetas de conductor.



5. Los Estados miembros velarán por que los datos necesarios para el control del cumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento (CEE) n° 3820/85 y en la Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad (1), y registrados por los aparatos de control con arreglo a lo dispuesto en el anexo I B del presente Reglamento, se mantengan en la memoria durante un mínimo de 365 días a partir de la fecha de su registro, y puedan hacerse disponibles en condiciones que garanticen la seguridad y la exactitud de dichos datos.

Los Estados miembros adoptarán cuantas medidas sean necesarias para asegurarse de que las operaciones de reventa y puesta en fuera de servicio de los aparatos de control no perjudique a la correcta aplicación del presente apartado.

### 3.1.3.2 Infracciones

El conductor no garantiza que se pueda llevar a cabo la impresión correctamente debido a:

- a) falta de papel: *infracción leve*,
- b) otras causas, como una unidad de vehículo defectuosa: *infracción muy grave*.

Uso de una tarjeta de conductor de la cual no es titular: *infracción muy grave*.

Uso de una tarjeta de conductor defectuosa: *infracción muy grave*.

Posesión de más de una tarjeta de conductor con sus datos: *infracción muy grave*.

Falta de uso de una tarjeta de conductor (p. ej. cuando no se posee una tarjeta, pero se conduce un vehículo digital): *infracción muy grave*.

Falta de mantenimiento de registros (un año), infracción de la empresa de transporte: *infracción muy grave*.

### 3.1.3.3 Controles en carretera

El apartado 1 de este artículo estipula determinadas obligaciones para las empresas de transporte y los conductores en relación con el uso del sistema de registro tacográfico.

El conductor deberá garantizar en todo momento que puede realizar una impresión siempre que sea necesario o se lo soliciten; esto, en la práctica, significa que el conductor debe tener en su posesión suficientes rollos de papel. El hecho de no poder suministrar una impresión por esta razón constituye una infracción.

(Deberá instarse a los conductores a que mantengan una buena cantidad de rollos de impresora.)

Las empresas de transporte están obligadas a suministrar al conductor una reserva suficiente de hojas de registro del tacógrafo compatibles con el instrumento utilizado. El incumplimiento de estas obligaciones supondrá una infracción por parte del empleador/empresa de transporte.

El apartado 2 establece requisitos para las empresas (empresas de transporte, sociedades) en relación con la conservación y modo de almacenamiento de las hojas de registro y de los datos transferidos; dado que el incumplimiento constituye una infracción de la empresa, apenas afecta a los controles en carretera.

Los apartados 3 y 4 se refieren principalmente a los procedimientos de expedición, la composición y las características de las tarjetas de conductor expedidas por los Estados



miembros y las autoridades de expedición de tarjetas, lo cual apenas resulta relevante para los controles de carretera.

No obstante, el texto prohíbe que los conductores sean titulares de más de una tarjeta de conductor válida y les autoriza únicamente a emplear su propia tarjeta de conductor personalizada; prohíbe asimismo el uso de tarjetas defectuosas/dañadas o cuyo plazo de validez haya caducado. Si se constata que la tarjeta ha sido falsificada, se ha obtenido con declaraciones falsas o documentos falsificados, o el conductor utiliza una tarjeta de la cual no es titular, esta podrá ser objeto de retirada o suspensión (por una autoridad competente).

### 3.1.4 Artículo 15

#### 3.1.4.1 Texto

*1. Los conductores no deberán utilizar hojas de registro o tarjetas de conductor manchadas o estropeadas. A tal fin, éstas deberán estar protegidas adecuadamente. Cuando los conductores deseen renovar su tarjeta de conductor, deberán solicitar dicha renovación ante las autoridades competentes del Estado miembro en que tengan su residencia normal, a más tardar quince días hábiles antes de la fecha de caducidad de la tarjeta.*

*En caso de deterioro de una hoja que contenga registros o de la tarjeta de conductor, los conductores deberán adjuntar la hoja o la tarjeta de conductor deteriorada a la hoja de reserva que se haya utilizado en su lugar.*

*En caso de deterioro, mal funcionamiento, extravío o robo de la tarjeta de conductor, los conductores deberán solicitar en un plazo de siete días la sustitución de la misma a las autoridades competentes del Estado miembro en que tengan su residencia normal.*

*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 b), c) y d);*

*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.*

*2. Los conductores utilizarán hojas de registro o tarjetas de conductor todos los días que conduzcan, a partir del momento en que se hagan cargo del vehículo. La hoja de registro o la tarjeta de conductor no se retirarán antes de que finalice el período de trabajo diario, excepto si se autorizare su retirada. No podrá utilizarse ninguna hoja de registro o tarjeta de conductor durante un periodo mayor que aquel para el que se hubiere previsto.*

*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.

Cuando haya más de un conductor en el vehículo, realizarán en las hojas de registro las modificaciones necesarias, de manera que las informaciones contempladas en los puntos 1 a 3 de la Sección II del Anexo I estén recogidas en la hoja del conductor que lleve efectivamente el volante.

### 3. Los conductores:

— velarán por la concordancia entre el marcado horario de la hoja y la hora oficial del país de matriculación del vehículo,

— accionarán los dispositivos de conmutación que permitan registrar por separado y de modo diferenciado los períodos de tiempo siguientes:

a) con el signo: tiempo de conducción;

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 (1), 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;

d) con el signo: las interrupciones de la conducción y los períodos de descanso diario.

### 4. Expirado.

5. El conductor deberá indicar en la hoja de registro lo siguiente:

a) su nombre y apellido, al comenzar cada hoja;

b) el lugar y fecha, al comenzar y al acabar la hoja;

c) el número de matrícula del vehículo al que haya estado destinado antes del primer viaje registrado en la hoja y al que se le destina a continuación, en caso de cambio de vehículo, durante la utilización de la hoja;

d) la lectura del cuentakilómetros:

— antes del primer viaje registrado en la hoja,

— al final del último viaje registrado en la hoja;

— en caso de cambio del vehículo durante la jornada de servicio

(cuentakilómetros del vehículo al que se le hubiere destinado y cuentakilómetros del vehículo al que se le va a destinar);

e) en su caso, la hora de cambio del vehículo.

5 bis. El conductor introducirá en el aparato de control conforme al anexo I B el símbolo del país en el que comience y del país en el que termine su período de trabajo diario. No obstante, un Estado miembro podrá obligar a los conductores de vehículos que efectúen un transporte interior en su territorio a que añadan al símbolo del país especificaciones geográficas más detalladas, siempre que dicho Estado miembro las haya notificado a la Comisión antes del 1 de abril de 1998 y que su número no sea superior a veinte.

*Será el conductor quien active las citadas entradas de datos, que podrán ser bien totalmente manuales o bien automáticas cuando el aparato de control esté conectado a un sistema de localización por satélite.*

*6. El aparato de control definido en el anexo I deberá estar fabricado de forma que los agentes encargados del control puedan leer una vez abierto, en su caso, el aparato, los registros relativos a las nueve horas anteriores a la hora del control, sin deformar, estropear o manchar la hoja.*

*Además, el aparato deberá estar concebido de forma que se pueda comprobar, sin abrir la caja, que se efectúan los registros.*

*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 28 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 28 días anteriores conforme a lo dispuesto por el presente Reglamento y el Reglamento (CE) nº 561/2006.*

*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.*

*8. Queda prohibido falsificar, ocultar o destruir los datos contenidos en la hoja de registro, los datos almacenados en el aparato de control o en la tarjeta de conductor así como los documentos de impresión salidos del aparato de control definido en el anexo I B. Queda asimismo prohibido manipular el aparato de control, la hoja de registro o la tarjeta de conductor de forma que los registros o los documentos de impresión se falseen, queden inaccesibles o se destruyan. En el vehículo no podrá existir ningún dispositivo que permita efectuar las manipulaciones mencionadas.*

#### 3.1.4.2 Infracciones

No se presentan los registros en el control de carretera

No se presentan el libro, registro o cualquier otro documento cuando así se solicita a pie de carretera

No se utiliza la hoja de registro del tacógrafo o la tarjeta de conductor  
 No se expiden hojas suficientes (empresa de transportes)  
 No se devuelven las hojas al empleador  
 Se utiliza una hoja de registro incorrecta para el instrumento  
 No se modifica la hoja de registro del tacógrafo o la tarjeta de conductor, cuando proceda (dos conductores)  
 No se garantiza la introducción de la tarjeta de conductor en la ranura correcta de un tacógrafo digital  
 No se introducen, manual o automáticamente o de otro modo, los períodos de tiempo requeridos  
 Datos del campo central (analógico)  
 Uso incorrecto del interruptor de modo  
 No se introduce el país o símbolo de origen (digital)  
 Hora del tacógrafo incorrecta  
 No se imprime al inicio o final del trayecto ni se introducen los datos adecuados (cuando el tacógrafo digital o la tarjeta presentan fallos)  
 No se solicita una nueva tarjeta de conductor en un plazo de 15 días (renovación) o de 7 días (tarjeta defectuosa, extraviada o robada)  
 Se retira sin autorización la hoja de registro (analógico) o la tarjeta de conductor (digital).  
 Uso de una hoja de registro durante más tiempo del requerido.  
 Uso de hojas de registro manchadas o estropeadas  
 Dispositivo no autorizado (por ejemplo, con objeto de manipular/eliminar registros del tacógrafo)

### 3.1.4.3 Controles en carretera

El Reglamento estipula una serie de obligaciones detalladas del conductor en relación con la elaboración, mantenimiento y presentación de los registros, el uso del tacógrafo y los procedimientos aplicables en caso de circunstancias excepcionales.

#### **Artículo 15 apartado 1**

El texto del Reglamento indica claramente los procedimientos que deben aplicarse. En caso de incumplimiento deliberado, se adoptarán medidas por:

- a) el uso de hojas de registro manchadas o estropeadas, por ejemplo hojas que no se han cuidado debidamente después o antes de su utilización. Claramente, la responsabilidad recae en el conductor, que no debe utilizar hojas de registro que se hayan manchado o estropeado. Tras su utilización, deberán conservarse de tal modo que se eviten manchas o daños que puedan estropear o imposibilitar la lectura de los registros recogidos en la hoja. Si se identifican daños o manchas ligeros y ocasionales que no impiden la realización de la comprobación de conformidad, podrá considerarse una infracción leve;
- b) la falta de solicitud de renovación de una tarjeta de conductor extraviada, robada o defectuosa en un plazo de siete días (este caso implica el requisito de demostrar la solicitud de la renovación). Cuando el conductor presente las impresiones estipuladas que indican una avería o la pérdida de la tarjeta desde hace más de siete días, deberá acreditar la presentación de la solicitud para evitar la adopción de medidas sancionadoras por esta infracción aparente.



- c) el hecho de no realizar una impresión al inicio/final del viaje, en caso de deterioro o mal funcionamiento de la tarjeta del conductor o en caso de que no obre en poder de este, cuando la imposibilidad de registrar la tarjeta del conductor quede patente o se indique en la unidad del vehículo.

*Nota: ...en caso de que no obre en poder de éste [es decir, en poder del conductor], el conductor deberá presentar la tarjeta de conductor que se ha expedido a su nombre. El conductor tan solo dispone de un periodo de tiempo limitado (siete días) en el que puede conducir un vehículo dotado de tacógrafo digital sin estar en posesión de la tarjeta tras una notificación formal de pérdida o funcionamiento incorrecto. Para poder conducir un vehículo equipado con tacógrafo digital, el conductor ha de estar en posesión de una tarjeta de conductor.*

## Artículo 15, apartado 2

El texto del Reglamento añade otros requisitos sobre el uso del aparato de control. El tacógrafo deberá utilizarse para registrar todas las actividades del conductor comprendidas en el ámbito de aplicación:

- a) el período transcurrido entre el inicio del servicio y antes de hacerse cargo del vehículo,
- b) durante los períodos en que esté en control del vehículo,
- c) el período entre la entrega del control del vehículo y el final de la jornada laboral.

Por consiguiente, si un conductor no mantiene un registro completo de sus actividades tanto mediante el aparato de control como mediante entradas manuales, podrán adoptarse sanciones (véase asimismo el apartado 5 del artículo 6 del Reglamento (CE) nº 561/2006).

Un conductor no podrá retirar una hoja de registro o tarjeta de conductor antes del final de su jornada de trabajo salvo que disponga de autorización. Dicha autorización queda implícita en otros requisitos normativos, por ejemplo:

- a) cambio de vehículo,
- b) presentación a los agentes de control/ejecución,
- c) requisito de introducir una entrada manual,
- d) debido a un fallo de funcionamiento del aparato de control.

Los agentes de control deben tener en cuenta que cualquier retirada no autorizada de la hoja de registro del tacógrafo o de la tarjeta de conductor podría encubrir actividades que, de haberse registrado, hubieran infringido el Reglamento (CE) nº 561/2006.

Los conductores no deben utilizar una hoja de registro durante más de 24 horas, puesto que podría corromper o destruir los registros de actividad anteriores. Esta infracción se identifica fácilmente inspeccionando las hojas de registro; cuando se identifiquen trazos sobrepuestos, podrán adoptarse sanciones.

Dicha infracción no puede producirse con un tacógrafo digital o una tarjeta de conductor digital.

La infracción equivalente sería la pérdida de los datos registrados por el hecho de no transferir los datos.



Este Reglamento estipula determinados procedimientos que deben aplicarse si el vehículo está conducido por dos personas.

Los conductores deben garantizar que la tarjeta del conductor que realmente está conduciendo se encuentre en la ranura correcta de la unidad del vehículo y, en el caso de las hojas de registro analógicas, que la hoja de registro de la persona que realmente está conduciendo se encuentre correctamente colocada en el aparato para permitir el registro de la distancia, velocidad y tiempo de conducción.

Esta infracción se identifica inspeccionando la unidad del vehículo y las dos tarjetas de conductor, o las dos hojas de registro analógico, en el momento del control.

### Artículo 15, apartado 3

Esta sección abarca principalmente los requisitos sobre el uso y configuración del aparato de control.

Los conductores velarán por la concordancia entre el horario marcado en el tacógrafo analógico y la hora oficial del país de matriculación; En caso contrario, se estará cometiendo una infracción.

Los agentes de control deben tener en cuenta que dicha hora puede diferir de la hora oficial en el lugar del control. Unos ajustes de la hora aleatorios podrían indicar que existen motivos para manipular los registros; por consiguiente, en tal caso deberían estudiarse los datos para identificar posibles falsificaciones. Aunque no sea así, el incumplimiento de este requisito dará lugar a una sanción.

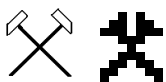
En el caso de los tacógrafos digitales, la unidad del vehículo registrará la hora conforme al tiempo universal coordinado (UTC), pero podrá mostrar la hora local.

El conductor deberá registrar las actividades con el aparato de control utilizando los métodos específicos estipulados para el tipo de tacógrafo empleado, según lo indicado más abajo.

En caso contrario, podría adoptarse una sanción.



- «Tiempo de conducción». Debe tenerse en cuenta que, en la mayoría de los aparatos de control modernos, se registra automáticamente, siempre que se coloque como es debido la hoja de registro/tarjeta de conductor.



- «Otro trabajo». Incluye todas las actividades definidas como trabajo, aparte de la conducción comprendida en el ámbito de aplicación de las normas de la UE o del AETR. Se incluye cualquier trabajo realizado para el mismo empleador o para otro empleador, ya sea en el sector del transporte o no.



- «Tiempo de disponibilidad». Este concepto se encuentra definido en la letra a) del artículo 3 de la Directiva 2002/15/CE y se podría resumir del siguiente modo:
  - los períodos distintos de los períodos de pausa o de descanso durante los que el conductor no está obligado a permanecer con el vehículo, pero tiene que estar disponible para responder a posibles instrucciones que le ordenen emprender o reanudar la conducción o realizar otros trabajos. Algunos ejemplos típicos son:
    - acompañar un vehículo transportado en transbordador o en tren,
    - los períodos de espera durante la carga/descarga del vehículo,
    - espera en las fronteras,
    - durante las prohibiciones de circular.

Deberán conocerse de antemano estos períodos y su previsible duración, ya sea antes de la salida o justo antes del inicio efectivo del período en cuestión.

Un miembro de la tripulación deberá seleccionar esta actividad para el periodo en que acompañe un vehículo conducido por otra persona cuando esté realizando otro trabajo (p. ej. navegación). No obstante, podrá registrarse hasta un máximo de 45 minutos del tiempo registrado como «disponibilidad» por un miembro de la tripulación inactivo como pausa, dado que no es técnicamente posible registrar este tipo de pausa en un tacógrafo digital con el símbolo de litera/descanso.



- Interrupciones o períodos de descanso. Se incluyen las interrupciones de la conducción/trabajo y los períodos de descanso diario o semanal. Los conductores no podrán conducir ni realizar otro trabajo. Los períodos de descanso son empleados exclusivamente para el reposo. Durante un período de descanso, el conductor deberá poder disponer de su tiempo. Si un conductor realiza algún trabajo mientras el tacógrafo indica una pausa o descanso, estará cometiendo una infracción.

Cuando un conductor haya seleccionado un modo específico por error, es razonable esperar que realice una entrada manual o una impresión con datos sobre el error en cuanto sea consciente del mismo.

### Artículo 15, apartado 5

Este artículo define la información que debe introducirse manualmente para completar una hoja de registro del tacógrafo. Si el conductor no introduce estos datos en el plazo estipulado, se habrá cometido un incumplimiento del Reglamento y podrán adoptarse sanciones.

- Al comienzo de su trabajo, el conductor deberá introducir su nombre y apellido. Debe tener cuidado de que su nombre no se extienda hasta la zona de registro de la hoja. No se aceptarán apodos ni iniciales, salvo que se indiquen además de los datos

requeridos. Si un nombre es demasiado largo para el espacio previsto, podrán utilizarse abreviaturas, pero deberá indicarse el nombre completo en el dorso de la hoja de registro.

- Se recomienda introducir primero el apellido y después el nombre. Esto es útil para las autoridades, que pueden no estar familiarizadas con las costumbres en materia de nombres en los diferentes Estados miembros; no obstante, un incumplimiento de esta recomendación no constituye una infracción. La introducción de un nombre falso hace que el registro sea a su vez falso.
- Después hay que introducir el lugar y fecha de inicio. La introducción de un lugar o fecha falsos hace que el registro sea a su vez falso. Al final del servicio se indicará el lugar y la fecha de finalización. Cuando el uso de la hoja comience y finalice el mismo día, la fecha se indicará dos veces. No se aceptará el uso de signos de «ídem». Los datos del lugar deberán incluir la ciudad o pueblo más cercanos; si el trayecto comienza y finaliza en el mismo lugar, deberá introducirse dos veces.
- El número de matrícula de cada vehículo al que haya sido destinado el conductor.
- La lectura del cuentakilómetros al inicio y al final para el registro diario y la lectura inicial del cuentakilómetros en cada vehículo conducido.

La falta de datos en el campo central puede deberse a un descuido del conductor o a un intento de falsificación, y tal vez los agentes de control tengan dificultades para diferenciar entre una cosa y otra. En todo caso, deberán tratar de establecer la causa de la falta de datos; un descuido ocasional se considerará más leve que infracciones repetidas a la hora de fijar la sanción.

### **Artículo 15.5 bis**

En el caso de los tacógrafos digitales, el conductor indicará el símbolo del país en que inicie/acabe su período de trabajo diario; esto se aplicará asimismo a cualquier cambio de vehículo.

La omisión de este dato se considerará una infracción.

### **Artículo 15.6**

Se refiere al diseño del aparato de control analógico y su efecto en las actividades de control del cumplimiento es menor y no requiere ninguna interpretación.

### **Artículo 15.7**

Un conductor (o un miembro de la tripulación) de un vehículo dotado con un tacógrafo deberá presentar, siempre que le sea solicitado (por un agente de inspección), lo siguiente:

- i) las hojas de registro del día en curso y/o las utilizadas en los 28 días anteriores, Nota: Este requisito no implica la presentación de 28 hojas de registro. Los miembros de la tripulación que no estén a tiempo completo podrán generar muchas menos hojas para 28 días naturales. El registro actual podrá conservarse en una tarjeta de conductor, pero todavía deberán presentarse las hojas de registro generadas en aparatos analógicos en los 28 días anteriores,

- ii) la tarjeta de conductor, si posee una.  
Aunque el registro actual se conserve en una hoja de registro analógica, el conductor deberá presentar, si dispone de ella, la tarjeta de conductor para poder comprobar la conformidad de cualquier día de conducción registrado digitalmente en los 28 días anteriores.  
Si se ha expedido una tarjeta de conductor pero no se presenta, esto se considerará una infracción. Deberán utilizarse los registros nacionales o de TACHOnet para comprobar cualquier tarjeta presentada o si se ha expedido una tarjeta.
- iii) las hojas impresas del tacógrafo digital: cuando se hayan generado, el conductor deberá poder presentarlas . Si un agente establece la necesidad de estas hojas impresas en virtud de estas reglamentaciones y el conductor no puede presentarlas, esto se considerará una infracción.
- iv) otros registros manuales realizados por el conductor para el período en cuestión; podrán adoptar cualquier forma.

## Certificados

Los períodos de vacaciones anuales o de baja por enfermedad harán que no se mantengan registros durante espacios de tiempo que, en ocasiones, pueden ser prolongados, por lo que los conductores que sean objeto de un control en fechas posteriores no podrán presentar registros para dichos períodos.

Estas situaciones pueden confundirse incorrectamente con un intento de ocultar infracciones. Para evitar estas sospechas, algunos conductores llevan consigo «certificados» que, si se han elaborado y cumplimentado en el formato estipulado, serán aceptados y estudiados para comprobar su validez por los agentes de control.

No obstante, la presentación de un certificado falso, por ejemplo cuando la validez del mismo se vea cuestionada por otras pruebas, constituye una infracción. En algunos Estados miembros se exige que los conductores lleven los certificados de las bajas por enfermedad y vacaciones, pero este requisito no se aplica en otros países. (Véase el anexo, nota orientativa 5.) Téngase en cuenta asimismo que no se exige la acreditación de los períodos de descanso diario/semanal, aunque en muchos casos los conductores presentarán registros de los mismos.

Dentro de los Estados miembros es habitual que los conductores retiren una hoja de registro analógica al final del período de trabajo y registren con una entrada manual el inicio y final de un período de descanso diario. En algunos Estados miembros, dicho registro es obligatorio. Cuando analicen los registros anteriores de los conductores, los agentes de control deben estar al tanto de esta práctica. Este comportamiento es mucho menos habitual durante las operaciones de transporte internacional, en las que se usa el mismo vehículo durante varios días seguidos.

Los conductores recientemente contratados deberán poder presentar sus registros de trabajo para el anterior empleador, si dichas actividades se realizaron en los 28 días anteriores al primer día del nuevo empleo.

En el caso de los registros digitales, esto no supone un problema; no obstante, cuando se trata de registros analógicos, este requisito puede entrar en conflicto con el requisito aplicable a un empleador de conservar los registros de los conductores durante un mínimo de un año.

En tales circunstancias, los agentes de control podrán recibir una copia de los registros para el período en cuestión. Aunque esto no constituye estrictamente el cumplimiento del requisito, tal vez resulte útil que el agente tenga en cuenta esta dificultad. Cuando un conductor no ha trabajado anteriormente en el sector del transporte regulado, ello podrá acreditarse mediante una carta debidamente redactada por el nuevo empleador.

La letra c) del apartado 7 del artículo 15 permite a los agentes de control verificar el cumplimiento del Reglamento (CE) nº 561/2006 mediante un análisis de las hojas de registro, los datos de la unidad del vehículo y los datos de la tarjeta de conductor. Con este fin, los agentes podrán entrar en el vehículo. Si no se presentan dichos documentos y ello se justifica con una razón válida, el agente de control podrá inspeccionar y analizar documentos como billetes de transbordador o recibos de combustible que respalden o justifiquen dichas razones. Si se descubre que las razones alegadas no son válidas, esto se considerará una infracción.

### Artículo 15, apartado 8

El hecho de falsificar, ocultar o destruir datos registrados de conformidad con el Reglamento (CEE) nº 3821/85 constituye una infracción grave.

Representa asimismo una infracción grave el hecho de manipular o intentar manipular el aparato para que no registre con precisión.

Tales manipulaciones pueden efectuarse mediante una retirada no autorizada de la hoja de control o de la tarjeta de conductor, así como interfiriendo activamente en el proceso de registro.

No deberán transportarse en el vehículo dispositivos que puedan utilizarse para evitar el correcto registro de las actividades y su instalación en el aparato de control constituye una infracción.

Si hay un aparato que no está instalado, lo correcto será evaluar la intención de utilizarlo. Si el dispositivo está instalado, pero no está conectado o en funcionamiento, esto será suficiente para determinar una infracción.

### 3.1.5 Artículo 16

#### 3.1.5.1 Texto

*1. En caso de avería o funcionamiento defectuoso del aparato, el empresario deberá hacerlo reparar, por un instalador o un taller autorizado, tan pronto como las circunstancias lo permitan.*

*Si el regreso a la oficina central únicamente pudiere efectuarse después de un período superior a una semana a partir del día de la avería o de la comprobación del funcionamiento defectuoso, la reparación deberá ser efectuada en el camino. Los Estados miembros podrán prever, en el marco de las disposiciones previstas en el artículo 19, la concesión a las autoridades competentes de la facultad de prohibir el uso de los vehículos en caso de que no se repare la avería o el funcionamiento defectuoso en las condiciones anteriormente establecidas.*

*2. Durante el período de avería o de mal funcionamiento del aparato de control, los conductores deberán indicar los datos relativos a los bloques de tiempos, en la medida en que el aparato de control ya no los registre o imprima correctamente en la hoja u hojas de registro*



o en una hoja ad hoc que deberá adjuntarse bien a la hoja de registro, bien a la tarjeta de conductor y en la que incluya los elementos que permitan identificarle (nombre, apellidos, número de su permiso de conducir y nombre y número de su tarjeta de conductor) así como su firma.

En caso de extravío, robo, deterioro o mal funcionamiento de su tarjeta, el conductor imprimirá al final del viaje las indicaciones relativas a los bloques de tiempos registrados por el aparato de control y hará constar en este documento los elementos necesarios para identificarlo (nombre y número de su tarjeta de conductor o nombre y número de su permiso de conducir), además de su firma.

3. En caso de deterioro o de mal funcionamiento de su tarjeta, el conductor la devolverá a la autoridad competente del Estado miembro en que tenga su residencia normal. El robo de la tarjeta de conductor deberá ser debidamente denunciado ante los organismos competentes del Estado en que se haya producido el robo. El extravío de la tarjeta de conductor deberá ser debidamente declarado ante las autoridades competentes del Estado que la haya expedido y ante las del Estado miembro de residencia normal, en caso de que se tratara de Estados diferentes.

El conductor podrá continuar conduciendo sin tarjeta personal durante un período máximo de quince días naturales, o durante un período más largo si fuera necesario que el vehículo volviera a la sede de la empresa, siempre y cuando pueda justificar la imposibilidad de presentar o de utilizar su tarjeta durante ese período. En el caso de que las autoridades competentes del Estado miembro en que el conductor tenga su residencia normal sean distintas de aquellas que hayan expedido su tarjeta y que dichas autoridades deban efectuar la renovación, sustitución o cambio de la tarjeta de conductor, comunicarán a las autoridades que hayan expedido la antigua tarjeta los motivos exactos de su renovación, sustitución o cambio.

#### 3.1.5.2 Infracciones

No se define ninguna infracción; no obstante, el artículo 16 estipula las medidas que debe adoptar el conductor para no cometer una infracción de otros artículos. Dichas infracciones incluyen:

utilización de un vehículo con un tacógrafo defectuoso,  
falta de mantenimiento de un registro manual,  
falta de notificación del extravío o robo de la tarjeta de conductor en un plazo de 7 días,  
no realizar una impresión al inicio/final del trayecto.

#### 3.1.5.3 Controles en carretera

El artículo 16 establece los procedimientos que debe seguir el conductor en caso de avería del aparato de control tacográfico (incluidos la tarjeta de conductor, el emisor y el cableado). De esto se desprende que, si un agente de control descubre que no se han respetado dichos procedimientos en esas circunstancias concretas, deberá plantearse la adopción de sanciones.

Si el equipo deja de funcionar perfectamente según lo estipulado en el anexo 1 o 1b del Reglamento (CEE) nº 3821/85, se considerará que está averiado.

El equipo deberá repararse completamente en cuanto sea posible y , en cualquier caso, en un plazo máximo de siete días a partir de la avería o de cuando alguien se dio cuenta de que el tacógrafo no funcionaba correctamente.

La reparación será organizada por la persona responsable del funcionamiento del vehículo.

El hecho de seguir utilizando un vehículo sin adoptar las medidas adecuadas descritas anteriormente o de pasar por alto claramente oportunidades de subsanar la avería constituye una infracción que llevará asociada una sanción contra el conductor.

## Anexo 1

### Nota orientativa 1

**Problema:** Excepción aplicada al periodo mínimo de descanso y al periodo máximo de conducción con objeto de llegar a un punto de parada adecuado.

**Artículo:** Artículo 12 del Reglamento (CE) nº 561/2006

**Enfoque que se debe seguir:** El artículo 12 contiene disposiciones que permiten a un conductor hacer una excepción de las exigencias mínimas en cuanto a periodos de descanso y a tiempos de conducción máximos incluidos en los artículos 6 a 9, con el fin de encontrar un punto de parada adecuado. Dicho artículo no autoriza al conductor a establecer excepciones al Reglamento por razones conocidas antes de comenzar el viaje. Está concebido para permitir a los conductores hacer frente a situaciones en las que inesperadamente resulte imposible atenerse al Reglamento durante el transcurso del viaje, es decir, situaciones de dificultades infrecuentes, independientes de la voluntad del conductor y aparentemente inevitables, que no hayan podido preverse, incluso tomando todas las precauciones. La excepción tiene también la función de garantizar la seguridad de las personas, del vehículo y de su carga, y la exigencia de la seguridad en carretera tiene que ser tenida en cuenta en todas las circunstancias.

En relación con este tipo de situaciones, tres partes tienen determinadas obligaciones:

- 1) La empresa de transporte, que debe planificar cuidadosamente el viaje del conductor sin olvidar la seguridad, previendo, por ejemplo, los atascos de tráfico habituales, las condiciones meteorológicas y el acceso a plazas de aparcamiento adecuadas, es decir, que debe organizar el trabajo de tal forma que los conductores puedan atenerse al Reglamento y que deberá tener en cuenta que se cumplan las exigencias de los expedidores y compañías aseguradoras respecto a un aparcamiento seguro.
- 2) El conductor, que deberá seguir escrupulosamente las normas y no apartarse de los límites del tiempo de conducción, a menos que se produzcan inesperadamente circunstancias excepcionales y le sea imposible atenerse al Reglamento sin poner en peligro la seguridad en carretera, la seguridad de las personas, del vehículo o de su carga. Si el conductor decide que es necesario hacer una excepción al Reglamento y que ello no comprometerá la seguridad en carretera, deberá indicar a mano la naturaleza y el motivo de la excepción (en cualquier idioma comunitario, en la hoja de registro o en la página impresa del aparato de control o en el registro de servicio) tan pronto como realice la parada.
- 3) Cualquier responsable del control del cumplimiento, que deberá aplicar su criterio profesional al realizar un control al conductor y valorar si su desviación de los límites de conducción está justificada.

Al evaluar la legitimidad de la desviación según el artículo 12, el responsable del control del cumplimiento deberá examinar detenidamente todas las circunstancias, sin olvidar:

- a) un historial de los registros de conducción del conductor, para establecer el patrón del comportamiento del conductor y cerciorarse de que el conductor normalmente cumple las normas en materia de tiempo de conducción y de descanso, y que la desviación es excepcional;
- b) la desviación de los límites del tiempo de conducción, que no tiene que ser un hecho habitual y tiene que deberse a circunstancias excepcionales, como son: accidentes de tráfico importantes, condiciones meteorológicas extremas, desvíos en la carretera, falta de espacio en la zona de aparcamiento, etc. *(Esta lista de posibles circunstancias excepcionales solo es indicativa. El principio para la evaluación es que el motivo de la posible desviación de los límites de conducción no debía conocerse, y ni siquiera ser previsible, de antemano);*
- c) los límites de conducción diarios y semanales, que deben ser respetados, por lo que el conductor no debe obtener ningún «ahorro de tiempo» al rebasar el tiempo límite de conducción a la búsqueda de un lugar de aparcamiento;
- d) la desviación de las normas relativas al tiempo de conducción, que no han de dar lugar a una reducción de las pausas exigidas, ni de los periodos de descanso diarios y semanales obligatorios.

**Comentario:** Tribunal de Justicia Europeo, asunto C-235/94

**Nota orientativa 2**

**Problema:** Registrar el tiempo de viaje de un conductor hasta un lugar que no es el lugar habitual para hacerse cargo o ceder el control de un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006

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

**Enfoque que se debe seguir:**

Un conductor que se desplace a un lugar específico, distinto del centro de operaciones del empleador, que le haya sido indicado por el empleador con el fin de tomar a su cargo y conducir un «vehículo con tacógrafo», está cumpliendo una obligación respecto a su empleador y por consiguiente no está disponiendo libremente de su tiempo.

Por consiguiente, de acuerdo con el artículo 9, apartados 2 y 3:

- cualquier tiempo utilizado por un conductor en viajar a un lugar, o desde un lugar, que no sea el domicilio del conductor ni en el centro de operaciones del empleador y en el que se supone que el conductor va a hacerse cargo o a dejar un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento, independientemente de que el empleador le haya dado instrucciones sobre cuándo y de qué manera viajar o de que haya dejado elegir al conductor, deberá ser registrado como «disponibilidad» u «otro trabajo», dependiendo de la legislación nacional del Estado miembro; y

- cualquier tiempo utilizado por un conductor en conducir **un vehículo no comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento hasta o desde un lugar, que no sea el domicilio del conductor ni el centro de operaciones del empleador y en el que se supone que el conductor va a hacerse cargo o a dejar un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento, se considerará como «otro trabajo».**

En los tres casos siguientes, el tiempo empleado viajando puede considerarse como «descanso» o «pausa».

El primer caso es cuando un conductor acompañe un vehículo que está siendo transportado por transbordador o tren. En ese caso, el conductor podrá tomar su periodo de descanso o pausa, siempre y cuando tenga acceso a una cama o litera (artículo 9.1).

El segundo caso se produce cuando un conductor no está acompañando a un vehículo, sino que está viajando por tren o transbordador hacia un lugar en el que se hará cargo o desde un lugar en el que ha cedido el control de un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento (art. 9.2), siempre y cuando el conductor tenga acceso a una cama o litera en dicho transbordador o tren.

En el tercer caso un vehículo está tripulado por más de un conductor. Cuando un segundo conductor esté disponible para conducir cuando sea necesario, esté sentado al lado del conductor del vehículo y no participe activamente en asistir al primer conductor en la conducción del vehículo, un periodo de 45 minutos del «periodo de disponibilidad» de dicho segundo conductor podrá considerarse como «pausa».

No existe diferenciación en cuanto a la naturaleza del contrato de trabajo del conductor. Así pues, estas normas son aplicables tanto a los conductores de plantilla como a los conductores contratados por una empresa de trabajo temporal que preste mano de obra.

Para un «conductor contratado», por «centro de operaciones del empleador» se entenderá un centro de operaciones de una empresa que utiliza los servicios de dicho conductor para realizar su transporte por carretera («empresa usuaria») y no la sede de la «empresa de trabajo temporal».

**Comentario:** Tribunal de Justicia Europeo, asuntos C-76/77 y C-297/99

### **Nota orientativa 3**

**Problema:** Ordenar la interrupción de una pausa o de un periodo de descanso diario o semanal con el fin de desplazar un vehículo en una terminal, en zonas de aparcamiento o en zonas de frontera.

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

**Enfoque que se debe seguir:** Por lo general, durante un periodo de descanso diario o semanal, el conductor debe poder disponer libremente de su tiempo y por consiguiente no debe ser obligado a permanecer cerca de su vehículo. En principio, la interrupción de una pausa o de un periodo de descanso diario o semanal constituye una infracción (salvo que sea aplicable la «regla del transbordador»: artículo 9.1). Sin embargo, en una terminal o en un aparcamiento puede producirse una situación anormal imprevista o una emergencia en la que sea necesario mover el vehículo. En una terminal, suele haber un conductor (empleado de la terminal) que mueve los vehículos, en caso necesario.

Si esto no es así y el desplazamiento del vehículo resulta inevitable debido a circunstancias extraordinarias, el conductor podrá interrumpir su descanso sólo a petición de una autoridad competente o un agente de la terminal que esté autorizado a ordenar los desplazamientos de los vehículos.

En otros lugares (por ejemplo, aparcamientos, pasos fronterizos o en casos de emergencia), si existen razones de emergencia objetivas por las que el vehículo deba ser desplazado o si la policía u otra autoridad (p. ej.: bomberos, autoridades gestoras de las carreteras, funcionarios de aduanas, etc.) da la orden de mover el vehículo, el conductor tendrá que interrumpir su pausa o periodo de descanso durante unos minutos y en tal caso no deberá ser sancionado.

Si se produjera una necesidad de este tipo, los agentes responsables del control del cumplimiento de los Estados miembros tendrán que aplicar una cierta tolerancia siguiendo su valoración individual de la situación.

Dicha interrupción de la pausa o periodo de descanso del conductor ha de ser registrada manualmente por el conductor y deberá, si es posible, ir refrendada por la autoridad competente que dio la orden al conductor de desplazar el vehículo.



#### **Nota orientativa 4**

**Problema:** Registrar el tiempo de conducción mediante tacógrafos digitales cuando los conductores realizan paradas frecuentes u operaciones de reparto

**Artículo:** Artículo 1 del Reglamento (CEE) nº 3821/85, con referencia al Reglamento (CE) nº 1360/2002 (anexo 1 B)

**Enfoque que se debe seguir:**

Como los tacógrafos digitales registran los datos con mayor precisión que los tacógrafos analógicos, los conductores que realizan paradas frecuentes u operaciones de reparto podrán encontrarse con registros de tiempo de conducción más elevados cuando usen un tacógrafo digital que cuando usen uno analógico. Esta situación es temporal y podría afectar fundamentalmente a las operaciones de transporte de reparto local. Sólo durará durante el periodo de transición en que coexistirán los tacógrafos analógicos y los digitales.

Con el fin de fomentar una rápida difusión del tacógrafo digital, al tiempo que se mantiene la igualdad de trato de los conductores –independientemente del dispositivo de registro utilizado–, los organismos nacionales responsables del control del cumplimiento deberán poder ejercer una cierta tolerancia durante este periodo transitorio. Esta tolerancia transitoria se aplicará a aquellos vehículos que realicen trayectos con paradas frecuentes u operaciones de reparto y que estén equipados con tacógrafos digitales.

Sin embargo, en todo momento, se espera de los agentes responsables del control del cumplimiento que apliquen su criterio profesional. Además, siempre que un conductor esté al volante y ocupado activamente en una operación de transporte dentro del ámbito del Reglamento, se considerará que está conduciendo independientemente de sus circunstancias (por ejemplo, en los casos en que el conductor se encuentra en un embotellamiento o ante un semáforo).

Por consiguiente:

- Los Estados miembros informarán a sus agentes responsables del control del cumplimiento de que tienen la posibilidad de permitir, al controlar los datos de un tacógrafo digital, hasta 15 minutos de tolerancia de rebajamiento de un bloque de tiempo de conducción de cuatro horas y media (4,5) para los vehículos que realicen paradas frecuentes u operaciones de reparto, siempre y cuando dichas afirmaciones puedan respaldarse con pruebas. Esta tolerancia podrá 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 tiempo de conducción de cuatro horas y media (4,5).
- Los agentes responsables del control del cumplimiento, al ejercer su criterio, deberán estar guiados por las circunstancias y usar las pruebas de que dispongan en ese momento (como por ejemplo pruebas verificables de que el conductor tuvo que realizar paradas frecuentes u operaciones de reparto), y han de cerciorarse de que su interpretación no va en detrimento de la aplicación adecuada de las normas sobre tiempos de conducción y que, por consiguiente, no afecta negativamente a la seguridad en carretera.
- Los Estados miembros podrán usar programas informáticos de análisis que estén configurados para introducir un periodo de tolerancia en los cálculos del tiempo de conducción, pero deben ser conscientes de que esto puede dar lugar a problemas con las pruebas en una fase posterior. En todas las circunstancias, la tolerancia no debe superar el límite de 15 minutos de tolerancia por cada bloque de cuatro horas y medias (4,5) de tiempo de conducción.
- La tolerancia no debe discriminar ni desfavorecer a los conductores nacionales ni extranjeros y sólo deberá considerarse para aquellas operaciones en las que el trayecto requiera claramente paradas frecuentes u operaciones de reparto.

## **Nota orientativa 5**

**Problema:** Formulario de certificación de actividades establecido por la Decisión de la Comisión (2009/959/EU) de 14 de diciembre de 2009, que modifica la Decisión 2007/230/CE, sobre un impreso relativo a las disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera

**Artículos:** Artículo 11, apartado 3, y artículo 13, de la Directiva 2006/22/CE

**Enfoque que se debe seguir:** El impreso o formulario de certificación no será exigido para las actividades que puedan ser registradas por el tacógrafo. La principal fuente de información en los controles en carretera la constituyen los datos registrados por el tacógrafo y la ausencia de datos sólo debe justificarse con una certificación si por razones objetivas ha sido imposible el registro de datos en el tacógrafo, incluida su introducción manual. En todas las circunstancias, el conjunto completo de datos registrados por el tacógrafo, complementados por el formulario, si fuera necesario, se admitirá como prueba suficiente para demostrar el cumplimiento del Reglamento (CE) n° 561/2006 o del AETR, a no ser que exista una sospecha justificada.

La certificación abarca una serie de actividades durante el periodo mencionado en el artículo 15, apartado 7, letra a), del Reglamento (CEE) n° 3821/85, es decir, el día en curso y los 28 días anteriores.

La certificación puede utilizarse en el caso de que el conductor haya:

- estado de baja por enfermedad
- estado de vacaciones, en el marco de las vacaciones anuales previstas en la legislación del Estado miembro en que esté establecida la empresa
- estado de permiso o de descanso
- conducido otro vehículo, excluido del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 561/2006 o del AETR
- efectuado un trabajo distinto del de conducción
- estado disponible

y cuando haya sido imposible registrar dichas actividades mediante el aparato de control.

La casilla «de permiso o de descanso» podrá utilizarse en una situación en que el conductor no haya participado en ninguna conducción, en ningún otro trabajo, o no haya estado disponible, no haya estado de baja por enfermedad ni de vacaciones, incluyendo por ejemplo también casos de desempleo parcial, huelgas o cierres patronales.

Aunque los Estados miembros no están obligados a imponer la utilización de formulario en los casos de falta de datos registrados, si se exige un formulario, debe reconocerse la validez de este formulario normalizado a tal efecto. No obstante, no se exigirá formulario alguno en relación con los periodos de descanso ordinarios diarios o semanales.

En la siguiente dirección podrá encontrarse el formulario, en versión electrónica e imprimible, junto con información sobre los Estados miembros que admiten únicamente este formulario:

[http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social\\_provision/social\\_form\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_form_en.htm).

**El formulario se acepta en toda la UE en cualquiera de las lenguas oficiales de la Unión Europea. Su formato normalizado facilita la comprensión, al contener una serie de campos predeterminados y numerados que deben cumplimentarse. Para el transporte AETR, se recomienda utilizar el impreso elaborado por la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (<http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1.html>).**

**Todos los campos del formulario deben cumplimentarse a máquina. Para ser válido, el formulario debe ser firmado antes del viaje, tanto por el representante de la empresa como por el conductor. Cuando se trate de un conductor autónomo, éste firmara dos veces, una como representante de la empresa y otra como conductor.**

**Únicamente es válido el original firmado. El texto del formulario no puede modificarse. El formulario no puede ir firmado de antemano ni alterarse mediante declaraciones manuscritas. Siempre que esté legalmente permitido por la normativa nacional, podrá aceptarse un formulario enviado por telecopia (fax) o una copia digitalizada del mismo.**

El formulario puede imprimirse sobre un papel en el que figure el logo de la empresa y sus datos de contacto, pero deberán igualmente cumplimentarse los campos de información de la empresa.

## **Nota orientativa 6**

**Problema:** Registro del tiempo pasado a bordo de un transbordador o un tren donde el conductor tenga acceso a una cama o litera.

**Artículo:** 9, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 561/2006

**Enfoque que se debe seguir:** En general, durante el descanso, los conductores podrán disponer libremente de su tiempo, según el artículo 4, letra f). Sin embargo, tendrán derecho a tomarse su descanso o pausa, diario o semanal, cuando viajen en transbordadores o trenes, siempre que tengan acceso a una cama o litera. Esto se desprende de la redacción del artículo 9, apartado 2, que dispone que el tiempo pasado viajando «no se considerará como descanso o pausa **excepto cuando el conductor se encuentre en un transbordador o tren y tenga acceso a una litera**».

Además, de conformidad con el artículo 9, apartado 1, un **período de descanso diario normal** de once horas como mínimo en un transbordador o tren (si el conductor tiene acceso a una cama o litera) se puede interrumpir dos veces como máximo para desempeñar otras actividades (por ejemplo, embarque en el transbordador o el tren o desembarque del mismo). El tiempo total de estas dos interrupciones no puede exceder de una hora. En cualquier caso, este tiempo no dará lugar a una reducción del período de descanso diario normal.

En caso de descanso diario normal tomado en dos períodos, el primero de los cuales debe durar un mínimo de tres horas y el segundo un mínimo de nueve horas, conforme a lo dispuesto en el artículo 4, letra g), el número de interrupciones (dos como máximo) se refiere al período de descanso diario en su conjunto y no a cada parte de un descanso diario normal tomado en dos períodos.

La excepción contemplada en el artículo 9, apartado 1, no se aplica al período de descanso semanal, reducido o normal.

## Anexo 2

### Aclaración de la Comisión 1

**Asunto:** Normativa nacional inspirada en las normas de la Unión

**Artículo:** ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006, artículos 1, 2 y 11.

**Problema planteado:**

La legislación alemana exige que las normas de la Unión sobre tiempo de conducción, pausas y períodos de descanso establecidas por el Reglamento (CE) nº 561/2006 se apliquen asimismo a «vehículos de transporte de mercancías» de menor tamaño que los estipulados en la letra a) del apartado 1 del artículo 2 del Reglamento, concretamente a vehículos que superen las 2,8 toneladas.

**Clarificación:**

El hecho de que determinados tipos de transporte no estén comprendidos en el ámbito de aplicación del Reglamento no significa que estén exentos de toda la legislación. Al contrario, esta disposición implica que los Estados miembros pueden legislar libremente en ese ámbito. Si los Estados miembros adoptan legislación, nada les impide adoptar normas nacionales inspiradas en la legislación de la Unión o idénticas a ella.

**Comentario**

Clarificación aportada por los servicios de la Comisión Europea a las autoridades de Luxemburgo (carta de febrero de 1993)

### Aclaración de la Comisión 2

**Asunto:** Conducción de vehículos para su reparación, lavado o mantenimiento

**Artículo:** 1, 2, 4(a), 4(c)

**Problema planteado:**

Conducción de vehículos para su reparación, lavado o mantenimiento

**Clarificación:**

Según la letra a) del artículo 4 del Reglamento, el transporte por carretera se define como 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. Por consiguiente, cuando un conductor conduce un vehículo con objeto de llevarlo a un taller, un túnel de lavado, una gasolinera, diversos puntos de entrega o recogida de los vehículos usados por clientes y otros, desplazándose total o parcialmente por carreteras abiertas al público, este tipo de desplazamiento estará incluido en la definición de transporte por carretera recogida en el Reglamento (CE) nº 561/2006. Esto se aplicará a cualquier conductor, independientemente de que su empleo sea temporal o fijo.

Sin embargo, el artículo 1 del Reglamento estipula que las normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso se aplicarán a los conductores dedicados al transporte por carretera de mercancías y viajeros. En función de las circunstancias específicas, las funciones de los trabajadores de determinadas empresas podrán, por la naturaleza de sus funciones, no incluir el transporte por carretera de mercancías y viajeros. En esos casos, dichos trabajadores no se dedicarán de hecho al transporte de mercancías, según la definición del Reglamento, y en consecuencia no estarán comprendidos en el ámbito de aplicación de sus disposiciones.



En cualquier caso, los Estados miembros podrán aplicar las normas recogidas en el Reglamento también a otras operaciones de transporte, vehículos o conductores que no están cubiertos explícitamente por el Reglamento.

**Comentario**

Clarificación aportada por los servicios de la Comisión Europea a una instancia de las autoridades de Luxemburgo (carta de febrero de 1993)

**Aclaración de la Comisión 3**

**Asunto:** Vehículos empleados como puestos en mercadillos

**Artículo:** 13, letra f), del Reglamento (CEE) nº 3820/85 y 13, letra d), segundo guión, del Reglamento (CE) nº 561/2006

**Problema planteado:**

Los vehículos utilizados como puestos en mercadillos o para la venta a domicilio podrían estar exentos de las normas sobre el tiempo de conducción según el artículo 13, letra f), del Reglamento (CEE) nº 3820/85. Esta posibilidad no está contemplada en el Reglamento (CE) nº 561/2006. Los conductores de dichos vehículos no recorren largas distancias ni conducen durante largos períodos; además, su actividad profesional no es el transporte de mercancías, sino su venta.

**Clarificación:**

El Reglamento (CE) nº 561/2006, en su artículo 13, apartado 1, letra d), segundo guión, recoge una excepción para los vehículos con una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados para el transporte de material, equipos o maquinaria para uso del conductor en el ejercicio de su profesión. Estos vehículos solo serán utilizados dentro de un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa, siempre que la conducción de vehículos no constituya la actividad principal del conductor.

La sentencia del Tribunal en el asunto C-128/04 confirma que los términos «material o equipos» no solo incluyen herramientas e instrumentos, sino también las mercancías necesarias para el ejercicio de la actividad principal del conductor del vehículo en cuestión. En este contexto, implicaría que los vehículos utilizados como puestos en mercadillos podrían estar exentos en virtud de dicho artículo, siempre que la distancia recorrida no supere un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación y que la conducción no constituya la actividad principal del conductor.

No obstante, cabe recordar que esta excepción no se aplica de forma automática, sino que el Estado miembro en cuestión puede decidir si se aplica o no en su territorio.

**Comentario**

Clarificación aportada por los servicios de la Comisión Europea al diputado del Parlamento Patrick Doering (carta de 12 de noviembre de 2007)

## Aclaración de la Comisión 4

**Asunto:** Aplicación del artículo 26 del Reglamento

**Artículo:** 26

**Problema planteado:** Según el artículo 26, 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. [...]».

Esta modificación comporta la obligación de instalar aparatos de control asimismo en vehículos con una masa máxima autorizada igual o inferior a 3,5 toneladas.

**Clarificación:** Según el artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 3821/85, únicamente podrán quedar dispensados de la obligación de instalar el aparato de control los vehículos de las categorías específicas enumeradas en la lista contemplada en el artículo 3 del Reglamento (CE) nº 561/2006.

Dicho esto, está claro que el objetivo del Reglamento (CEE) nº 3821/85 consiste en asegurar la aplicación efectiva de las normas fijadas en materia de tiempos de conducción, períodos de descanso y otros, tal como figuran actualmente en el Reglamento (CE) nº 561/2006, y el ámbito de aplicación de dichas normas.

Sin embargo, dado que el Reglamento (CEE) nº 3821/85 no incluye una referencia expresa al nuevo artículo 2 del Reglamento (CE) nº 561/2006, dicho resultado deberá deducirse de una lectura combinada de los artículos 2, 4 y 26 del Reglamento (CE) nº 561/2006.

En consecuencia, según el apartado 1 del artículo 26 del Reglamento (CE) nº 561/2006, las definiciones recogidas en su artículo 4 se aplicarán «a efectos» del Reglamento (CE) nº 3821/85. El artículo 4 recoge una definición de «transporte por carretera», pero esta debe leerse teniendo en cuenta la limitación del ámbito de aplicación de este término en el artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 3821/85, de modo que los vehículos considerados exentos en virtud del artículo 2 del Reglamento (CE) nº 561/2006 también quedarán exentos de cualquier obligación de instalar y utilizar el aparato de control.

### Comentario

Clarificación aportada por los servicios de la Comisión Europea a las autoridades de Alemania (carta de 28 de junio de 2006)

## Aclaración de la Comisión 5

**Asunto:** Registro de actividades mixtas, es decir, conducción comprendida y no comprendida en el ámbito de aplicación.

**Artículo:** 3(h), 13(i)

**Problema planteado:** Registro de actividades mixtas, es decir, conducción comprendida y no comprendida en el ámbito de aplicación.

### Clarificación:

Según el artículo 3, letra a), el Reglamento no se aplica al transporte por carretera por en «vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuyo recorrido no supere los 50 kilómetros». Esto estipula que el Reglamento se aplica a los conductores que realizan este tipo de servicio exento únicamente en la medida en que también desempeñen actividades comprendidas en el ámbito de aplicación y solo en relación con dichas actividades «incluidas».

Además, el apartado 5 del artículo 6 del Reglamento exige que el conductor registre como «otro trabajo» cualquier período en que conduzca un vehículo utilizado para operaciones comerciales que no entren dentro del ámbito de aplicación del Reglamento. En otras palabras, las actividades de conducción que no entren en la definición de «tiempo de conducción» a efectos del Reglamento no podrán computar como «descanso» según lo dispuesto en la letra f) del artículo 4; en consecuencia, deberán tenerse en cuenta para su aplicación general. Por tanto, si un conductor de autobús participa en una mezcla de servicios regulares, deberá utilizar los registros de tacógrafo independientemente de la actividad de conducción (comprendida o no en el ámbito de aplicación del Reglamento) predominante. En los trayectos que superen la distancia de 50 kilómetros, el conductor deberá registrar el «tiempo de conducción», mientras que en trayectos más cortos deberá registrar la «conducción no comprendida en el ámbito de aplicación» con el símbolo de «otro trabajo».

### Comentario

Clarificación aportada por los servicios de la Comisión Europea a la organización italiana ANAV (carta de 23 de julio de 2007)

### Anexo 3

### Sinopsis del REGLAMENTO (CE) nº 561/2006

Artículo	Descripción	Infracciones
1	Presenta el Reglamento y establece el objeto y propósito del documento	No
2	Especifica los vehículos comprendidos en el ámbito de aplicación del Reglamento	No
3	Especifica los tipos de vehículos exentos del Reglamento	No
4	Contiene las definiciones de determinados términos empleados en el texto del Reglamento. (Téngase en cuenta que aquí se ha introducido «descanso dividido»).	No
5	Define las edades mínimas de los conductores y acompañantes	Sí
6	Fija los límites de conducción por día, semana y dos semanas. Exige el registro de la conducción no comprendida en el ámbito de aplicación y los períodos de disponibilidad en cualquier día cuando estén comprendidos en el ámbito de aplicación.	Sí
7	Define el requisito de realizar una pausa durante la conducción, los límites de conducción y la composición de las interrupciones preceptivas.	Sí
8	Obliga a los conductores a realizar un descanso diario y semanal y estipula las normas aplicables. Introduce los períodos de descanso normal y reducido, así como las normas aplicables. Requiere la compensación de los períodos de descanso semanal reducido.	Sí
9	Introduce las normas relativas a la interrupción admisible del descanso para utilizar los servicios de transbordador o tren. Obliga a los conductores a registrar las actividades relacionadas con el trabajo antes y después de hacerse cargo del vehículo en cuestión. Exige que la conducción «no comprendida en el ámbito de aplicación» se registre como «otro trabajo».	Sí
10	Define los métodos de remuneración inaceptables. Obliga a las empresas de transporte a organizar el trabajo de los conductores de modo que puedan respetar el Reglamento. Estipula la culpabilidad de las empresas de transportes por las infracciones del Reglamento cometidas por los conductores en cualquier lugar. Fija los límites de la responsabilidad de las empresas de transporte. Requiere que los socios contractuales respeten el Reglamento en la elaboración de los horarios y fijación de períodos. Define los requisitos que debe respetar la empresa de transporte en relación con la transferencia periódica y la protección de los datos de tacógrafos digitales.	Sí
11	Permite a los Estados miembros establecer límites más estrictos para los trayectos nacionales, teniendo en cuenta otros acuerdos. Se aplica únicamente a los trayectos nacionales.	No
12	Recoge el derecho del conductor a incumplir las exigencias del Reglamento en caso de emergencia y define las condiciones a que está sujeto este derecho.	No
13	Permite a los Estados miembros conceder excepciones a lo dispuesto en los artículos 5 a 9 inclusive, a partir de una lista definida de tipos específicos de tráfico en el territorio nacional.	No
14	Permite a los Estados miembros fijar una excepción al Reglamento en circunstancias excepcionales y durante un plazo limitado.	No
15	Establece la obligación de los Estados miembros de disponer controles aplicables al tráfico exento por la letra a) del artículo 3.	No
16	Se refiere a los servicios regulares de transporte de viajeros cuando no se haya instalado un tacógrafo. Impone el requisito de presentar horarios y registros de servicio. Queda derogado el 31 de diciembre de 2007 en virtud del artículo 26.	Sí
17	Define las obligaciones de información y supervisión de los Estados miembros.	No
18	Obliga a los Estados miembros a adoptar medidas legislativas para la aplicación del Reglamento.	No
19	Se refiere a las sanciones impuestas por los Estados miembros por incumplimiento del Reglamento. Define las características de dichas sanciones y el requisito de sancionar las infracciones solo una vez. Extraterritorialidad.	No
20	Introduce el requisito de que el conductor conserve y pueda presentar pruebas de las sanciones que le hayan sido impuestas. Exige a los conductores que faciliten información relevante a varios empleadores para permitirles cumplir sus obligaciones.	Sí
21	Introduce la inmovilización (prohibición de circular) por infracciones que afecten a la seguridad vial. Exige que se apliquen sanciones administrativas para las empresas de transporte infractoras propias de los Estados miembros.	No
22	Insta a los Estados miembros a que se presten asistencia mutua para supervisar la conformidad e intercambien información sobre las sanciones impuestas a residentes de los Estados miembros.	No
23	Impone una obligación a la Comisión.	No
24	Cuestiones técnicas de procedimiento.	No
25	Recoge el derecho de un Estado miembro a solicitar a la Comisión que examine las diferencias en la aplicación y ejecución del Reglamento.	No
26	Modifica el Reglamento (CEE) nº 3821/85 (alinea las excepciones, limita la vigencia del artículo 16).	No
27	Modifica el Reglamento (CE) nº 2135/98.	No
28	Deroga el Reglamento (CEE) nº 3820/85.	No
29	Establece la fecha de entrada en vigor del Reglamento	No

## Anexo 4

## Sinopsis del REGLAMENTO (CEE) nº 3821/85

Artículo	Descripción	Infracciones
1	Define la construcción, instalación, utilización y control de los aparatos de control como parte integrante del Reglamento	No
2	Comparte definiciones con el Reglamento (CE) nº 561/2006	No
3	Define, haciendo referencia al Reglamento (CE) nº 561/2006, los vehículos que deberán estar equipados con tacógrafos y permite el uso opcional para vehículos no comprendidos en el ámbito de aplicación en trayectos nacionales	Sí
4	Estipula que el «aparato de control» incluye «sus componentes»	No
5	Trata la homologación y establece requisitos de seguridad Hace referencia a la especificación técnica en el anexo.	No
6	Trata las marcas de homologación. Referencia al anexo	No
7	Gestión de la homologación	No
8	Retirada de la homologación y procedimientos en caso de impugnación	No
9	Proceso de homologación de las hojas de registro	No
10	Define las marcas de homologación CEE como válidas	No
11	Requisitos aplicables a la retirada de la homologación	No
12	Procedimientos de instalación y control (talleres)	No
13	Obliga al empresario y a los conductores a velar conjuntamente por el buen funcionamiento y la correcta utilización del aparato de control y la tarjeta de conductor	Sí
14	Normas relativas al uso de los aparatos de control y las tarjetas de conductor	Sí
15	Más normas relativas al uso de los aparatos de control y las tarjetas de conductor	Sí
16	Averías y funcionamiento defectuoso del aparato de control, procedimientos	Sí
17	Cuestiones técnicas de procedimiento	No
18	Cuestiones técnicas de procedimiento	No
19	Cooperación entre los Estados miembros en relación con el control del cumplimiento	No
20	Cuestiones técnicas de procedimiento	No
21	Fecha de entrada en vigor	No



## Fuentes

Grupo de trabajo CORTE/VOSA  
MIDT (EU-MIDT/ENC/003 – 2005 rev 6)  
Memorándum de acuerdo (explicación aprobada del Reglamento (CE) nº 561/2006)  
Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo  
Reglamento (CE) nº 561/2006

- 
- <sup>1</sup> 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.
  - <sup>2</sup> 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 del Consejo (CEE) nº 3820/85 y (CEE) nº 3821/85 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.
  - <sup>3</sup> REGLAMENTO (CEE) nº 3821/85 DEL CONSEJO, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera.
  - <sup>4</sup> REGLAMENTO (CEE) nº 543/69 del Consejo, de 25 de marzo de 1969, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.
  - <sup>5</sup> REGLAMENTO (CEE) nº 3820/85 DEL CONSEJO, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.
  - <sup>6</sup> Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR).
  - <sup>7</sup> Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de marzo de 2006.
  - <sup>8</sup> TJUE, sentencia de 15 de diciembre de 1993, asunto C-116/92.
  - <sup>9</sup> TJUE, sentencia de 29 de abril de 2010, asunto 124/09.
  - <sup>10</sup> TJUE, sentencia de 9 de noviembre de 1995, asunto C-235/94.