

III

(Actos preparatorios)

CONSEJO

POSICIÓN (UE) N.º 5/2020 DEL CONSEJO EN PRIMERA LECTURA

con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que respecta al posicionamiento mediante tacógrafos

Adoptada por el Consejo el 7 de abril de 2020

(2020/C 151/01)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) A fin de crear un sector del transporte por carretera seguro, eficiente y socialmente responsable que garantice la no discriminación y atraiga a trabajadores cualificados, es de vital importancia que haya condiciones de trabajo adecuadas para los conductores y condiciones comerciales justas para las empresas de transporte por carretera. Para facilitar ese proceso, es esencial que las normas sociales de la Unión aplicables al sector del transporte por carretera sean claras, proporcionadas y adecuadas al objetivo que se persigue, que sean fáciles de aplicar y de hacer cumplir y que se implementen de manera efectiva y coherente en toda la Unión.
- (2) Tras evaluar la eficacia y la eficiencia de la aplicación de las normas sociales vigentes de la Unión en el sector del transporte por carretera, y en particular del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾, se han detectado algunas deficiencias en la aplicación del marco jurídico. La existencia de normas poco claras sobre los períodos de descanso semanal, las instalaciones de descanso y las pausas en la conducción en equipo, así como la ausencia de normas sobre el regreso de los conductores a su domicilio, han dado lugar a interpretaciones y prácticas de control del cumplimiento divergentes en los Estados miembros. Varios Estados miembros han adoptado recientemente medidas unilaterales que aumentan aún más la inseguridad jurídica y la desigualdad de trato de los conductores y operadores. Sin embargo, los tiempos máximos de conducción por día y por semana son eficaces para mejorar las condiciones sociales de los conductores y la seguridad vial en general. Son esfuerzos constantes para garantizar su cumplimiento.

⁽¹⁾ DO C 197 de 8.6.2018, p. 45.

⁽²⁾ DO C 176 de 23.5.2018, p. 57.

⁽³⁾ Posición del Parlamento Europeo de 4 de abril de 2019 (pendiente de publicación en el Diario Oficial), posición del Consejo en primera lectura de 7 de abril de 2020. Posición del Parlamento Europeo de ... (pendiente de publicación en el Diario Oficial).

⁽⁴⁾ Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

- (3) Para fomentar la seguridad vial, es importante animar a las empresas de transporte a que adopten una cultura de seguridad que se aplique a todos los niveles. En particular, para evitar infracciones de las normas de conducción y descanso, o que se ponga en peligro la seguridad vial, no debe permitirse vincular la retribución basada en el rendimiento al tiempo necesario para el transporte de viajeros a su destino o para la entrega de mercancías.
- (4) La evaluación *ex post* del Reglamento (CE) n.º 561/2006 ha confirmado que el control incoherente e ineficaz del cumplimiento de las normas sociales de la Unión se debe principalmente a la falta de claridad de las normas, al uso ineficiente y desigual de los instrumentos de control y a la insuficiente cooperación administrativa entre los Estados miembros.
- (5) Con vistas a una mayor claridad y coherencia, debe definirse la exención del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 561/2006 para el uso no comercial de un vehículo.
- (6) La existencia de normas que sean claras, adecuadas, proporcionadas y se hagan cumplir de manera uniforme es también fundamental para alcanzar los objetivos estratégicos de mejorar las condiciones de trabajo de los conductores y, en particular, garantizar una competencia leal y no distorsionada entre los operadores y contribuir a la seguridad vial de todos los usuarios de la carretera.
- (7) Los requisitos vigentes en materia de pausas resultan inadecuados y poco prácticos para los conductores en equipo. Por lo tanto, conviene que el requisito de registrar las pausas se adapte a las características específicas de las operaciones de transporte realizadas por conductores que conduzcan en equipo, sin poner en peligro la seguridad del conductor ni la seguridad vial.
- (8) Los conductores que se dedican al transporte internacional de mercancías a larga distancia pasan largos períodos alejados de su domicilio. Los requisitos vigentes en materia de descanso semanal normal pueden prolongar innecesariamente dichos períodos. Es deseable, por tanto, adaptar las disposiciones sobre el descanso semanal normal de modo que sea más fácil para los conductores realizar las operaciones de transporte internacional en cumplimiento con las normas y llegar a su domicilio para disfrutar de su período de descanso semanal normal, y ser compensados íntegramente por todos los períodos de descanso semanal reducido. Dadas las diferencias entre el transporte de viajeros y el de mercancías, esta posibilidad no debe aplicarse a los conductores cuando se dedican al transporte de viajeros.
- (9) Toda flexibilidad en la programación de los períodos de descanso de los conductores debe ser transparente y previsible para el conductor y no debe perjudicar en modo alguno la seguridad vial al aumentar el nivel de fatiga de los conductores, ni deteriorar las condiciones de trabajo. Por lo tanto, esta flexibilidad no debe alterar el tiempo de trabajo actual del conductor o el tiempo máximo de conducción quincenal y debe someterse a normas más estrictas sobre compensación de los descansos reducidos.
- (10) A fin de garantizar que no se abuse de esa flexibilidad, es esencial definir claramente su ámbito de aplicación y establecer también controles adecuados. Por lo tanto, dicho ámbito de aplicación debe limitarse a los conductores que pasan sus períodos de descanso semanal reducido durante el período de referencia fuera de los Estados miembros de la empresa y fuera del país del lugar de residencia del conductor. Esto puede comprobarse consultando los registros del tacógrafo tanto en carretera como en los locales de la empresa de transporte, ya que contienen la ubicación del principio y del final del período de descanso y la información relativa a los conductores individuales.
- (11) Para garantizar un control eficaz del cumplimiento, es esencial que al realizar controles en carretera las autoridades competentes puedan constatar que se han respetado debidamente los tiempos de conducción y los períodos de descanso en el día del control y en los 56 días anteriores.
- (12) Los rápidos avances tecnológicos están dando lugar a una progresiva automatización de sistemas de conducción que requieren una menor intervención o ninguna intervención directa por parte del conductor. Para hacer frente a estos cambios, puede ser necesario adaptar la legislación vigente, incluidas las normas sobre los tiempos de conducción y descanso, a fin de garantizar la seguridad vial y la igualdad de condiciones y de mejorar las condiciones de trabajo, al tiempo que se permite a la Unión ser pionera en nuevas tecnologías y prácticas innovadoras. Por consiguiente, la Comisión debe presentar un informe de evaluación del uso de los sistemas de conducción autónoma en los Estados miembros, incluidos los beneficios de las tecnologías de conducción autónoma. Ese informe debe ir acompañado, si procede, de una propuesta legislativa.

- (13) Para fomentar el progreso social, conviene especificar el lugar en que pueden tomarse los períodos de descanso semanal, garantizando que los conductores disfruten de condiciones de descanso adecuadas. La calidad del alojamiento resulta de especial importancia durante los períodos de descanso semanal normal, que los conductores han de realizar fuera de la cabina del vehículo en un alojamiento adecuado, a cargo de la empresa de transporte en su condición de empresario. Para garantizar unas condiciones laborales adecuadas y la seguridad de los conductores, es conveniente aclarar el requisito de que se proporcione a los conductores un alojamiento de calidad y adaptado a ambos sexos para aquellos períodos de descanso semanal normal que tomen fuera del domicilio.
- (14) Es necesario asimismo disponer que las empresas de transporte organicen el trabajo de los conductores de tal manera que los períodos fuera del domicilio no sean excesivamente largos y que los conductores puedan disfrutar de períodos de descanso largos en compensación por los períodos de descanso semanal reducidos. La organización del regreso debe permitir que se llegue a un centro de operaciones de la empresa de transporte en su Estado miembro de establecimiento o el lugar de residencia del conductor, teniendo los conductores libertad para elegir en qué lugar pasar su período de descanso. A fin de demostrar que la empresa de transporte cumple con sus obligaciones en relación con la organización del regreso periódico, la empresa de transporte ha de poder utilizar registros de tacógrafos, registros de servicio de los conductores u otra documentación. Dichas pruebas deben estar disponibles en los locales de la empresa de transporte, para presentarlas si así lo solicitan las autoridades de control.
- (15) Mientras que los períodos de descanso semanal normales y los períodos de descanso más largos no pueden tomarse en el vehículo ni en una zona de estacionamiento, sino únicamente en un alojamiento adecuado, que puede ser adyacente a una zona de estacionamiento, es de suma importancia que los conductores puedan localizar zonas de estacionamiento seguras y protegidas que proporcionen niveles adecuados de seguridad e instalaciones adecuadas. La Comisión ya ha estudiado cómo fomentar el acondicionamiento de zonas de estacionamiento de buena calidad, incluidos los requisitos mínimos necesarios. Por tanto, la Comisión debe elaborar normas para la seguridad y protección de las zonas de estacionamiento. Dichas normas deben contribuir a promover zonas de estacionamiento de gran calidad. Las normas pueden revisarse para facilitar un mejor acceso a los combustibles alternativos, en consonancia con unas políticas que desarrollen dichas infraestructuras. También es importante que las zonas de estacionamiento se mantengan libres de hielo y nieve.
- (16) Las zonas de estacionamiento seguras y protegidas deben someterse a procedimientos de auditoría que les permitan obtener una certificación de conformidad con las normas de la Unión. Tales procedimientos de auditoría deben garantizar asimismo que las zonas de estacionamiento siguen cumpliendo dichas normas. Así pues, la Comisión debe encargarse de preparar un procedimiento de certificación para el acondicionamiento de zonas de estacionamiento seguras y protegidas en la Unión.
- (17) En aras de la seguridad vial y el control del cumplimiento, todos los conductores deben tener pleno conocimiento de las normas sobre conducción y períodos de descanso y de los peligros de la fatiga. A este respecto, es importante disponer de información de fácil acceso sobre las instalaciones de descanso disponibles. Por consiguiente, la Comisión debe facilitar información sobre las zonas de estacionamiento seguras y protegidas a través de un sitio web de uso fácil. Esta información debe mantenerse actualizada.
- (18) A fin de garantizar la seguridad y la protección permanentes de las zonas de estacionamiento, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta al establecimiento de normas respecto del nivel de servicio en zonas de estacionamiento seguras y protegidas, así como procedimientos para la certificación de la seguridad y la protección de las zonas de estacionamiento. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación ⁽⁵⁾. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.
- (19) Las orientaciones sobre la RTE-T revisadas, establecidas por el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁶⁾, prevén el acondicionamiento de zonas de estacionamiento en las autopistas aproximadamente cada 100 km para que los usuarios comerciales de la carretera dispongan de zonas de estacionamiento que cuenten con un nivel adecuado de seguridad y protección. Con el fin de acelerar y promover la construcción de infraestructuras de estacionamiento adecuadas, es importante que haya suficientes oportunidades de cofinanciación por parte de la Unión, de conformidad con los actos jurídicos actuales y futuros de la Unión que establezcan las condiciones de dicha ayuda financiera.

⁽⁵⁾ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

⁽⁶⁾ Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

- (20) Muchas operaciones de transporte por carretera dentro de la Unión comprenden una parte del viaje en transbordador o por ferrocarril. Por consiguiente, deben establecerse disposiciones claras y apropiadas relativas a los períodos de descanso y a las pausas en relación con esas operaciones.
- (21) En ocasiones, los conductores se enfrentan a circunstancias imprevisibles que hacen imposible llegar a un destino deseado para tomar los períodos de descanso semanal sin infringir las normas de la Unión. Es deseable facilitar a los conductores que hagan frente a esas circunstancias y permitirles que lleguen a su destino para tomar un período de descanso semanal. Estas circunstancias excepcionales son circunstancias repentinas que resultan inevitables y no se pueden prever, y en las que de forma inesperada se vuelve imposible aplicar la totalidad de las disposiciones del Reglamento durante un breve período de tiempo. Por lo tanto, tales circunstancias no pueden invocarse de manera sistemática para evitar el cumplimiento del presente Reglamento. Para garantizar un correcto control del cumplimiento, el conductor debe documentar las circunstancias excepcionales que den lugar a la no observancia de las normas. Además, deben tomarse medidas a fin de garantizar que el tiempo de conducción no sea excesivo.
- (22) Para reducir y evitar prácticas divergentes de control del cumplimiento, así como para mejorar la eficacia y la eficiencia del control del cumplimiento transfronterizo, es fundamental establecer normas claras sobre la cooperación administrativa periódica entre los Estados miembros.
- (23) Los Estados miembros deben adoptar todas las medidas necesarias para garantizar la aplicación del régimen nacional de sanciones aplicable a las infracciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006 y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁷⁾ de manera efectiva, proporcionada y disuasoria. Es importante garantizar que los profesionales puedan acceder fácilmente a la información sobre las sanciones aplicables en cada Estado miembro. La Autoridad Laboral Europea, establecida por el Reglamento (UE) 2019/1149 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁸⁾, podría facilitar dicho acceso, poniendo dicha información a disposición a través del sitio web único de la Unión establecido por el Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁹⁾, el cual funciona como un portal único de acceso a las fuentes y servicios de información, a escala nacional y de la Unión, en todas las lenguas oficiales de la Unión.
- (24) A fin de garantizar unas condiciones uniformes de ejecución del Reglamento (CE) n.º 561/2006, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución con objeto de aclarar algunas de las disposiciones de dicho Reglamento y de establecer enfoques comunes sobre su aplicación y el control de su cumplimiento. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁰⁾.
- (25) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del Reglamento (UE) n.º 165/2014, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución a fin de establecer disposiciones específicas para la aplicación uniforme de la obligación de registrar y almacenar datos relativos a todos los cruces de frontera del vehículo y las actividades y disposiciones específicas necesarias para la aplicación uniforme de las disposiciones sobre los requisitos y las funciones de los datos, y la instalación de tacógrafos. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011.
- (26) Para mejorar la rentabilidad del control del cumplimiento de las normas sociales, los sistemas de tacógrafos inteligentes actuales deben aprovecharse plenamente y los tacógrafos inteligentes también deben ser obligatorios para los vehículos comerciales ligeros por encima de un cierto peso que operen en el transporte internacional por cuenta ajena. Por consiguiente, procede mejorar las funciones del tacógrafo para poder lograr un posicionamiento más preciso.

⁽⁷⁾ Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

⁽⁸⁾ Reglamento (UE) 2019/1149 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se crea la Autoridad Laboral Europea, se modifican los Reglamentos (CE) n.º 883/2004, (UE) n.º 492/2011 y (UE) 2016/589 y se deroga la Decisión (UE) 2016/344 (DO L 186 de 11.7.2019, p. 21).

⁽⁹⁾ Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 2 de octubre de 2018, relativo a la creación de una pasarela digital única de acceso a información, procedimientos y servicios de asistencia y resolución de problemas y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 (DO L 295 de 21.11.2018, p. 1).

⁽¹⁰⁾ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (27) La rentabilidad del control del cumplimiento de las normas sociales, el rápido desarrollo de las nuevas tecnologías y la digitalización en toda la economía de la Unión y la necesidad de una igualdad de condiciones entre empresas en el transporte internacional por carretera hacen que sea necesario acortar el período transitorio para la instalación de tacógrafos inteligentes en los vehículos matriculados. Los tacógrafos inteligentes contribuirán a la simplificación de los controles y, de este modo, facilitarán el trabajo de las autoridades nacionales.
- (28) Para garantizar que los conductores, los operadores y las autoridades de control se beneficien lo antes posible de las ventajas de los tacógrafos inteligentes, incluido el registro automático de los cruces de fronteras, la flota de vehículos existente debe equiparse de dichos aparatos en un plazo de tiempo adecuado tras la entrada en vigor de las disposiciones técnicas específicas. Dicho plazo garantizará suficiente tiempo de preparación.
- (29) En los vehículos que no vayan equipados con tacógrafos inteligentes, el cruce de las fronteras de los Estados miembros debe registrarse en el tacógrafo en el lugar de parada lo más cercano posible a la frontera o una vez cruzada la frontera.
- (30) El registro de actividades en el tacógrafo es una parte importante del trabajo de los conductores. Por lo tanto, es fundamental que los conductores reciban la formación adecuada sobre cómo utilizar las nuevas características de los tacógrafos que se están introduciendo en el mercado. Como empresarios, las empresas de transporte deben asumir los costes relacionados con dicha formación.
- (31) Los agentes de control que verifican el cumplimiento del Derecho de la Unión aplicable al sector del transporte por carretera se enfrentan a dificultades debido a la variedad de los dispositivos de tacógrafo en uso y a la rápida evolución y sofisticación de las técnicas de manipulación. Este es el caso, en particular, cuando dichos controles se efectúan en carretera. Por lo tanto, es fundamental que los agentes de control reciban la formación adecuada para garantizar que sean plenamente conscientes de los últimos avances tecnológicos y técnicas de manipulación.
- (32) Para reducir la carga que supone para empresas de transporte y autoridades de control el desprecintado por un agente de control del tacógrafo a efectos de control, debe permitirse que dicho agente vuelva a precintarlo en determinadas circunstancias debidamente documentadas.
- (33) Teniendo en cuenta la continua evolución tecnológica, la Comisión está estudiando la posibilidad de desarrollar nuevas soluciones técnicas que ofrezcan las mismas ventajas y seguridad que las ofrecidas por el tacógrafo inteligente, con los mismos o menores costes asociados.
- (34) Es importante que cuando realicen operaciones de transporte por carretera en el territorio de la Unión, las empresas de transporte establecidas en terceros países estén sujetas a normas equivalentes a la normativa de la Unión. La Comisión debe evaluar la aplicación de este principio a escala de la Unión y proponer soluciones adecuadas que habrá de negociar en el contexto del Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (Acuerdo AETR).
- (35) El transporte de mercancías es distinto del transporte de viajeros. Por consiguiente, la Comisión debe evaluar si deberían proponerse normas más adecuadas para el transporte de viajeros, especialmente en el caso de los servicios discrecionales, tal y como se definen en el artículo 2, punto 4, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾.
- (36) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber mejorar la seguridad vial y las condiciones de trabajo para los conductores en la Unión a través de la armonización de las normas sobre tiempos de conducción, pausas y períodos de descanso en el transporte por carretera y la armonización de las normas sobre el uso y control de tacógrafos, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a la naturaleza de los objetivos perseguidos en combinación con el carácter transfronterizo del transporte por carretera, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con arreglo el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (37) Procede, por lo tanto, modificar en consecuencia los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014.

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) n.º 561/2006 se modifica como sigue:

1) En el artículo 2, apartado 1, se inserta la letra siguiente:

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

2) El artículo 3 se modifica como sigue:

a) la letra a bis) se sustituye por el texto siguiente:

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

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

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

b) se inserta la letra siguiente:

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

3) En el artículo 4 se añade la letra siguiente:

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

4) En el artículo 6, el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

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

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

5) En el artículo 7 se añade el párrafo siguiente:

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

6) El artículo 8 se modifica como sigue:

a) el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

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

a) dos períodos de descanso semanal normales, o

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

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

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

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

b) se inserta el apartado siguiente:

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

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

c) el apartado 8 se sustituye por el texto siguiente:

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

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

d) se inserta el apartado siguiente:

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

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

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

e) se inserta el apartado siguiente:

«9 *bis.* A más tardar el ... [*dos años después de la entrada en vigor del presente Reglamento modificativo*], la Comisión evaluará si pueden adoptarse normas más adecuadas para los conductores que prestan servicios discrecionales de transporte de viajeros, según la definición del artículo 2, punto 4, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009, e informará de ello al Parlamento y al Consejo.».

7) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 8 bis

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

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

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

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

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

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

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

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

8) El artículo 9 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

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

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

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

b) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

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

9) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 9 bis

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

10) En el artículo 10, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

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

11) En el artículo 12 se añaden los párrafos siguientes:

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

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

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

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

12) En el artículo 13, el apartado 1 se modifica como sigue:

a) la letra e) se sustituye por el texto siguiente:

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

b) se añaden las letras siguientes:

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

r) vehículos usados para transportar hormigón preamasado.».

13) En el artículo 14, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

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

14) El artículo 15 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 15

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

15) En el artículo 16, apartado 3, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

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

16) En el artículo 19, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

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

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

17) El artículo 22 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

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

b) en el apartado 2, se añade la letra siguiente:

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

c) se insertan los apartados siguientes:

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

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

18) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 23 bis

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

2. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 8 bis se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del ... [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento modificativo].

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

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

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

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

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

(*) DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.»

19) En el artículo 24, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

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

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

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

20) En el artículo 25, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

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

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

Artículo 2

El Reglamento (UE) n.º 165/2014 se modifica como sigue:

1) En el artículo 1, apartado 1, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«1. El presente Reglamento establece las obligaciones y requisitos relacionados con la fabricación, instalación, utilización, ensayo y control de los tacógrafos empleados en el transporte por carretera, a fin de comprobar el cumplimiento del Reglamento (CE) n.º 561/2006, de los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009 (*), (CE) n.º 1072/2009 (**) y (CE) n.º 1073/2009 (***) del Parlamento Europeo y del Consejo, de la Directiva 2002/15/CE (****) del Parlamento Europeo y el Consejo y de las Directivas 92/6/CEE (*****), y 92/106 CEE (*****), del Consejo, así como, en lo que se refiere al desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera, de las Directivas 96/71/CE (*****), y 2014/67/UE (*****), del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva (UE) 2020/... (*****), (†) del Parlamento Europeo y del Consejo.

(*) Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (DO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

(**) Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

(***) Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

(****) Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera (DO L 80 de 23.3.2002, p. 35).

(*****), 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 (DO L 57 de 2.3.1992, p. 27).

(*****), Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

(*****), Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1996, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios (DO L 18 de 21.1.1997, p. 1).

(*****), Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, relativa a la garantía de cumplimiento de la Directiva 96/71/CE, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios, y por la que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior ("Reglamento IMI") (DO L 159 de 28.5.2014, p. 11).

(*****), Directiva (UE) 2020/... del Parlamento Europeo y del Consejo, de..., por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y por la que se modifican la Directiva 2006/22/CE en lo que respecta a los requisitos de control del cumplimiento y el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 (DO L ...).

2) En el artículo 3, el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. A más tardar tres años después del final del año de entrada en vigor de las disposiciones específicas a que se refiere el artículo 11, párrafo segundo, las siguientes categorías de vehículos que operen en un Estado miembro distinto de aquel en el que estén matriculados deberán estar provistos de un tacógrafo inteligente de conformidad con los artículos 8, 9 y 10 del presente Reglamento:

- a) los vehículos provistos de un tacógrafo analógico;
- b) los vehículos provistos de un tacógrafo digital que cumpla las especificaciones establecidas en el anexo I B del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 aplicables hasta el 30 de septiembre de 2011;
- c) los vehículos provistos de un tacógrafo digital que cumpla las especificaciones establecidas en el anexo I B del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 aplicables a partir del 1 de octubre de 2011, y
- d) los vehículos provistos de un tacógrafo digital que cumpla las especificaciones establecidas en el anexo I B del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 aplicables a partir del 1 de octubre de 2012.

(†) Número de la Directiva que figura en el documento ST 5112/20.

4 bis. A más tardar cuatro años después de la entrada en vigor de las disposiciones específicas a que se refiere el artículo 11, párrafo segundo, los vehículos provistos de un tacógrafo inteligente que cumpla las especificaciones del anexo I C del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión (*) que operen en un Estado miembro distinto de aquel en el que estén matriculados deberán estar provistos de un tacógrafo inteligente de conformidad con los artículos 8, 9 y 10 del presente Reglamento.

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

3) En el artículo 4, apartado 2, después del cuarto guion se inserta el siguiente guion:

«— tener suficiente capacidad de memoria para almacenar toda la información requerida en virtud del presente Reglamento.»

4) El artículo 7 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 7

Protección de datos

1. Los Estados miembros garantizarán que el tratamiento de datos personales en el contexto del presente Reglamento se efectúe al solo efecto de comprobar el cumplimiento del presente Reglamento y de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006, (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 y (CE) n.º 1073/2009, de las Directivas 2002/15/CE, 92/6/CEE y 92/106/CEE y, en lo que se refiere al desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera, de las Directivas 96/71/CE, 2014/67/UE y (UE) 2020/...⁽¹⁾.

2. Los Estados miembros velarán en particular por que se protejan los datos personales de cualquier uso distinto de los estrictamente relacionados con los actos jurídicos de la Unión contemplados en el apartado 1, en relación con:

- a) el uso de un sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) para el registro de los datos de posición, de conformidad con el artículo 8;
- b) el uso de comunicación a distancia con fines de control, de conformidad con el artículo 9, el uso de tacógrafos con una interfaz, de conformidad con el artículo 10, el intercambio electrónico de información sobre tarjetas de conductor, con arreglo al artículo 31, y en particular todo intercambio transfronterizo de dichos datos con terceros países, y
- c) la conservación de registros por parte de las empresas de transporte, de conformidad con el artículo 33.

3. Los tacógrafos digitales deberán estar concebidos de manera que se garantice la protección de la intimidad. Solo se tratarán los datos que sean necesarios para los objetivos contemplados en el apartado 1.

4. Los propietarios de vehículos, las empresas de transporte y cualquier otra entidad implicada cumplirán las disposiciones pertinentes en materia de protección de datos personales, según proceda.»

5) En el artículo 8, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Para facilitar la comprobación del cumplimiento de la legislación pertinente, se registrará la posición del vehículo automáticamente en los siguientes puntos o en el punto más cercano al lugar en el que se encuentre disponible la señal de satélite:

- el lugar de inicio del período de trabajo diario,
- cada vez que el vehículo cruce la frontera de un Estado miembro,
- cada vez que el vehículo realice operaciones de carga o descarga,
- cada tres horas de tiempo de conducción acumulado, y
- el lugar de finalización del período de trabajo diario.

⁽¹⁾ Número de la Directiva que figura en el documento ST 5112/20.

A fin de facilitar la comprobación del cumplimiento por las autoridades de control, el tacógrafo inteligente registrará también si el vehículo ha sido utilizado para el transporte de mercancías o de viajeros, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 561/2006.

A tales efectos, los vehículos matriculados por primera vez 36 meses después de la entrada en vigor de las disposiciones específicas a que se refiere el artículo 11, párrafo primero, estarán dotados de un tacógrafo conectado a un sistema de posicionamiento basado en un sistema de navegación por satélite.

Sin embargo, el registro de los cruces de frontera y de las actividades adicionales mencionadas en el párrafo primero, guiones segundo y tercero, y párrafo segundo, se aplicará a vehículos matriculados en un Estado miembro por primera vez dos años después de la entrada en vigor de las disposiciones específicas a que se refiere el artículo 11, párrafo segundo, sin perjuicio de la obligación de retroadaptar posteriormente determinados vehículos de conformidad con el artículo 3, apartado 4.».

6) El artículo 9 se modifica como sigue:

a) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Tres años tras la entrada en vigor de las disposiciones específicas a que se refiere el artículo 11, párrafo segundo, los Estados miembros dotarán a sus autoridades de control, en la medida adecuada, de los aparatos de teledetección temprana necesarios para permitir la comunicación de datos a que se refiere el presente artículo, teniendo en cuenta sus requisitos y estrategias específicos de control del cumplimiento. Hasta ese momento, los Estados miembros podrán decidir si se debe dotar a sus autoridades de control de aparatos de teledetección temprana.»;

b) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. La comunicación mencionada en el apartado 1 solo se establecerá con el tacógrafo cuando así lo solicite el aparato de las autoridades de control. Dicha comunicación estará protegida a fin de garantizar la integridad de los datos y la autenticación de los aparatos de control y de comprobación. El acceso a los datos comunicados estará restringido a las autoridades de control que estén habilitadas para controlar las infracciones de los actos jurídicos de la Unión contemplados en el artículo 7, apartado 1, y del presente Reglamento y a los talleres, siempre que sea necesario para comprobar el correcto funcionamiento del tacógrafo.»;

c) en el apartado 4 se añade el guion siguiente:

«— superación del tiempo máximo de conducción.».

7) En el artículo 10 se añade el párrafo siguiente:

«Los tacógrafos de vehículos matriculados por primera vez en un Estado miembro dos años después de la entrada en vigor de las disposiciones específicas a que se refiere el artículo 11, párrafo segundo, estarán dotados de la interfaz a que hace referencia el apartado 1.».

8) El artículo 11 se modifica como sigue:

a) el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«A fin de garantizar que los tacógrafos inteligentes respeten los principios y requisitos establecidos en el presente Reglamento, la Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, las disposiciones específicas necesarias para la aplicación uniforme de los artículos 8, 9 y 10, con exclusión de todas aquellas disposiciones que establezcan el registro de datos adicionales por el tacógrafo.

A más tardar el... [*doce meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento modificativo*], la Comisión adoptará actos de ejecución por los que se establezcan disposiciones específicas para la aplicación uniforme de la obligación de registrar y almacenar datos relativos a todos los cruces de frontera del vehículo y las actividades a que se refieren el artículo 8, apartado 1, párrafo primero, guiones segundo y tercero, y párrafo segundo.

A más tardar el... [*dieciocho meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento modificativo*], la Comisión adoptará actos de ejecución por los que se establezcan disposiciones específicas necesarias para la aplicación uniforme de las normas sobre los requisitos y las funciones de los datos, incluidos los artículos 8, 9 y 10 del presente Reglamento, y la instalación de tacógrafos en los vehículos a que se refiere el artículo 2, apartado 1, letra a bis), del Reglamento (CE) n.º 561/2006.

Tales actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 42, apartado 3.»;

b) en el párrafo segundo, la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Las disposiciones específicas a que se refieren los párrafos primero, segundo y tercero del presente artículo deberán:».

9) En el artículo 22, apartado 5, los párrafos tercero y cuarto se sustituyen por el texto siguiente:

«Los precintos retirados o rotos serán sustituidos por un instalador o taller autorizado sin demoras indebidas, y a más tardar siete días después de su retirada o rotura. Cuando los precintos hayan sido retirados o rotos a efectos de control, podrán ser sustituidos sin demoras indebida por un agente de control que esté en posesión de un equipo de precintado y una marca especial única.

Cuando un agente de control retire un precinto, la tarjeta de control deberá estar insertada en el tacógrafo desde el momento en que se retire el precinto hasta que finalice la inspección, y también en caso de la colocación de un nuevo precinto. El agente de control expedirá una declaración escrita en la que se incluirá al menos la siguiente información:

- número de identificación del vehículo,
- nombre del agente de control,
- autoridad de control y Estado miembro,
- número de la tarjeta de control,
- número del precinto retirado,
- fecha y hora de la retirada del precinto,
- número del nuevo precinto, en caso de que el agente de control coloque uno nuevo.

Antes de sustituir los precintos, un taller autorizado procederá a la verificación y calibración del tacógrafo, excepto cuando el precinto haya sido retirado o roto a efectos de control y sustituido por un agente de control.».

10) En el artículo 26 se inserta el apartado siguiente:

«7 bis. La autoridad competente del Estado miembro emisor podrá exigir a un conductor que sustituya la tarjeta de conductor por una nueva cuando sea necesario para cumplir las especificaciones técnicas pertinentes.».

11) El artículo 34 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. 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. No se retirará la hoja de registro o tarjeta de conductor antes de que finalice el período de trabajo diario, excepto si dicha retirada es autorizada o es necesaria para introducir el símbolo del país tras haber cruzado una frontera. No se podrá utilizar ninguna hoja de registro o tarjeta de conductor para un período más largo del previsto en ellas.»;

b) en el apartado 5, la letra b) se modifica como sigue:

i) el inciso iv) se sustituye por el texto siguiente:

«iv) con el signo : pausa, descanso, vacaciones anuales o baja por enfermedad.»;

ii) se añade el inciso siguiente:

«v) con el signo para “transbordador/tren”: además del signo : el período de descanso disfrutado a bordo de un transbordador o tren de conformidad con el artículo 9 del Reglamento (CE) n.º 561/2006.»;

c) en el apartado 6 se añade la letra siguiente:

- «f) los símbolos de los países en que comience y termine su período de trabajo diario. El conductor también introducirá el símbolo del país en el que entre después de cruzar una frontera de un Estado miembro al principio de la primera parada del conductor en ese Estado miembro. Dicha primera parada se realizará en el lugar de parada lo más cercano posible a la frontera o una vez cruzada la frontera. Cuando el cruce de la frontera de un Estado miembro se produzca en un transbordador o tren, el conductor introducirá el símbolo del país en el puerto o la estación de llegada.»;

d) el apartado 7 se sustituye por el texto siguiente:

«7. El conductor introducirá en el tacógrafo digital los símbolos de los países en que comience y termine su período de trabajo diario.

A partir del... [*dieciocho meses después de la entrada en vigor de la Directiva que figura en el documento ST 5112/20*], el conductor también introducirá el símbolo del país en el que entre el conductor después de cruzar una frontera de un Estado miembro al principio de la primera parada del conductor en ese Estado miembro. Dicha primera parada se realizará en el lugar de parada lo más cercano posible a la frontera o una vez cruzada la frontera. Cuando el cruce de la frontera de un Estado miembro se produzca a bordo de un transbordador o tren, el conductor introducirá el símbolo del país en el puerto o la estación de llegada.

Los Estados miembros podrán obligar a los conductores de vehículos que efectúen actividades de transporte dentro de su territorio a que añadan al símbolo del país especificaciones geográficas más detalladas, siempre que tales Estados miembros hayan notificado dichas especificaciones geográficas a la Comisión antes del 1 de abril de 1998.

Los conductores no estarán obligados a introducir la información a que se refiere el párrafo primero si el tacógrafo registra automáticamente los datos de posición de conformidad con el artículo 8.».

12) El artículo 36 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se modifica como sigue:

i) el inciso i) se sustituye por el texto siguiente:

«i) las hojas de registro del día en curso y los 56 días anteriores»,

ii) el inciso iii) se sustituye por el texto siguiente:

«iii) cualquier registro manual o documento impreso realizados durante el día en curso y los 56 días anteriores.»;

b) en el apartado 2, el inciso ii) se sustituye por el texto siguiente:

«ii) cualquier registro manual o documento impreso realizados durante el día en curso y los 56 días anteriores.».

Artículo 3

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Sin embargo, el artículo 1, punto 15, y el artículo 2, punto 12, serán de aplicación a partir del 31 de diciembre de 2024.

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

Hecho en...

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

...

Por el Consejo
El Presidente

...