

ASETRA INFORMA (154-2020; 19-08-2020)

- Recordatorio acerca de la entrada en vigor de algunas modificaciones de los Reglamentos 561/2006 y 165/2014.

RECORDATORIO ACERCA DE LA ENTRADA EN VIGOR DE ALGUNAS MODIFICACIONES DE LOS REGLAMENTOS 561/2006 Y 165/2014

Por medio de este comunicado recordamos que mañana, 20 de agosto, entra en vigor el [Reglamento 2020/1054](#), que contiene determinadas modificaciones del Reglamento 561/2006 sobre tiempos de conducción y descanso, y del Reglamento 165/2014, sobre tacógrafos. Para más información respecto al Paquete de Movilidad, nos remitimos al Asetra Informa 148-2020, que enviamos a los asociados a nuestra organización profesional el pasado 12 de agosto.

Las modificaciones que entran en vigor el 20 de agosto de 2020 y que nos parecen más interesantes para conocer son las siguientes.

REFERIDAS AL REGLAMENTO 561/2006 (TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO)

Artículo 2

A su apartado 1 se le añade la letra a bis), que hace que los vehículos con una MMA superior a 2,5 toneladas, que realicen operaciones internacionales y de cabotaje, se les aplique el Reglamento, a partir del 1 de julio de 2026. Queda redactado así: *“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,”*

Artículo 3

Letra a bis), se da una nueva redacción, incluyéndose los transportes de productos producidos artesanalmente.



Letra h bis), se añade una nueva excepción, que queda redactada de la siguiente manera: ***“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;”***

Artículo 4

Letra r), se añade la descripción de transporte no comercial y queda definido así: ***“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.”***

Artículo 6

Se introducen cambios en el apartado 5, sobre las referencias normativas que incluye este apartado, actualizándose.

Artículo 7

A este artículo se le añade un nuevo párrafo, permitiéndose, en la conducción en equipo, que el conductor que no está conduciendo pueda realizar una pausa de 45 minutos. Esta es su redacción: ***“Un conductor que participe en la conducción en equipo podrá hacer una pausa de cuarenta y cinco minutos en un vehículo conducido por otro conductor, a condición de que no se dedique a asistir a este último.”***

Artículo 8

Apartado 6, se sustituye el texto existente por uno nuevo que explica cómo se han de tomar ahora los descansos semanales normales y reducidos:

“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.”

Apartado 6 ter, se incluye este nuevo apartado que trata sobre la compensación de los descansos semanales reducidos. Tiene la siguiente redacción:

“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.”

Apartado 8



Se sustituye el texto existente, incluyéndose la prohibición del descanso en cabina y la obligación de la empresa de costear el alojamiento del conductor si este tiene que realizar el descanso semanal normal fuera del domicilio del conductor o de la base. Queda redactado de la siguiente forma:

“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.”

Apartado 8 bis, se añade este nuevo apartado por el que se obliga a la empresa a organizar el trabajo del conductor de tal manera que pueda regresar cada periodo de 4 semanas consecutivas a la base de la empresa o su lugar de residencia:

“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.”



Artículo 9

Apartado 1, se añade a la regla del transbordador el descanso semanal reducido, con ciertos requerimientos:

“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.”*

Apartado 2, se añaden cabina para dormir y cama, a los elementos a los que debe tener acceso el conductor.

Artículo 12

Se añaden 2 párrafos nuevos en los que se tratan las causas que pueden provocar que un conductor sobrepase los límites de conducción diaria y semanal. Quedan redactados de este modo:

“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.”

REFERIDAS AL REGLAMENTO 165/2014 (TACÓGRAFOS)

Artículo 3

El apartado 4 tiene una nueva redacción, esta:

“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.”

Apartado 4 bis, se añade este nuevo apartado:

“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.”

Artículo 34

Apartado 1, solo se añade la referencia al cambio del país.

Apartado 5, letra b), apartado iv), se añade que ese símbolo también hace referencia a las vacaciones y la baja por enfermedad.

Apartado 5, letra b), apartado v), se hace un inciso sobre el transbordador y el tren. La redacción es esta: ***“v) con el signo para "transbordador/tren": además del signo "CAMA": 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.”***

Apartado 6, letra f), de nueva creación, e impone la obligación, siempre que se utilice un tacógrafo manual, de apuntar en la hoja de registro los símbolos de países:

“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.”

Apartado 7, se aplican nuevas normas de cómo proceder para introducir los símbolos de los países en los tacógrafos digitales. La redacción es la 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 2 de febrero de 2022 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.”

