



SECRETARIADO PERMANENTE - COMITÉ CONFEDERAL

Nº 116

**TIEMPO
DE TRABAJO
EN EL
SECTOR
DEL
TRANSPORTE
POR
CARRETERA**

ABRIL 2008

BOLETÍN

INFORMATIVO

TIEMPO DE TRABAJO EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA NORMATIVA DE MINIMOS

Normativa con el doble objetivo de garantizar el descanso mínimo de los trabajadores del sector y de proteger la seguridad vial

La regulación del tiempo de trabajo en el sector del transporte por carretera viene regulada en normativas especiales nacionales y comunitarias, lo que genera cierta confusión. El presente informe pretende extraer los aspectos más relevantes de dicha normativa, adjuntando al final la normativa de referencia. Se ha de tomar en todo momento en consideración que **tanto la normativa comunitaria como la estatal es de mínimos**, por lo tanto se ha de aplicar siempre la norma legal o convencional que sea más favorable al derecho al descanso de los trabajadores afectados, en aras también de la protección de la seguridad vial.

A todos los trabajadores del sector les es de aplicación el R.D. 1561/1995, sin embargo, el Reglamento Comunitario 561/2006 le es de aplicación tan solo a los trabajadores del sector transporte por carretera de mercancías y viajeros, con trayectos superiores a los 50 Km., (entre otras exclusiones del tipo militares, etc, etc), lo que redundo en una clara diferencia entre transporte urbano e interurbano.

NORMATIVA VIGENTE

- 1. Directiva 2002/15/CE** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo en las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera (**introducida en la normativa española por el R.D 902/2007 que ha modificado el R.D.1561/1995**)
- 2. Real Decreto 1561/1995**, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo. (modificado sustancialmente en fecha reciente por el R.D. 902/2007).
- 3. Reglamento (CE) nº 561/2006** del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de marzo de 2006. – Se aplica al transporte de mercancías y viajeros por carretera, se excluye de su aplicación el transporte regular de viajeros con recorridos inferiores a 50 Km. (art. 3.a).

ASPECTOS MÁS RELEVANTES DE LA NORMATIVA

- 1. DIRECTIVA 2002/15/CE** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002: *determina la normativa que se ha implementado en el Derecho estatal a partir de la reforma del Real Decreto 1561/1995, en vigor desde julio de 2007:*

A) TIEMPO MAX. TRABAJO SEMANAL: 48 horas. Puede llegar a 60 h/semana pero respetando límite máximo de 48h/s en un cómputo de 4 meses.

B) PAUSAS: Si la jornada está entre las 6 y las 9 horas diarias, debe realizarse una pausa mínima de 30 minutos. Si la jornada supera las 9 horas, la pausa mínima debe ser de 45 minutos.

➤ **Art. 5.2 Directiva.** Establece la facultad de la empresa de fraccionar el tiempo de pausa, pero con el límite de fracción de 15 min. Como mínimo. Este precepto no ha sido respetado por la normativa nacional de transposición de la directiva (R.D. 902/2007), ya se establece el límite de fraccionamiento de las pausas tan solo para trabajadores con rutas superiores a los 50 km., mientras que la norma comunitaria dispone el límite de fraccionamiento de las pausas para todos los trabajadores móviles del sector.

C) TRABAJO NOCTURNO: Se establece que la jornada nocturna no pueda exceder bajo ninguna circunstancia de 10 horas por cada 24. Se ha de tener en cuenta otra norma comunitaria, *la Directiva 2003/88/CE del Parlamento Europeo y del Consejo*, que es relativa a la ordenación del tiempo de trabajo en general (aplicable a todos los que trabajen en estados de la UE), que en su artículo 8 establece el límite ordinario a la jornada nocturna en 8 horas de media por cada periodo de 24 horas, por tanto, se ha de entender que el límite de 10 horas en la jornada nocturna es de aplicación cuando se den circunstancias extraordinarias, manteniéndose el de 8 horas como límite ordinario.

D) DISPOSICION MÁS FAVORABLE: se dispone que las leyes y normas convencionales cuya regulación sea más favorable a la salud y seguridad de los trabajadores serán siempre de **APLICACIÓN PREFERENTE**

2. REAL DECRETO 1561/1995 en la redacción actual operada tras la aprobación del R.D. 902/2007, en vigor desde julio de 2007.

La aprobación el pasado julio del R.D. 902/2007 que modifica el R.D. 1561/1995, sobre jornadas especiales de trabajo, supone la transposición al Derecho estatal con cinco años de retraso de las normas sobre tiempo de trabajo en el sector del transporte por carretera contenidas en la Directiva 2002/15, referida en el apartado anterior. Se detallan a continuación algunos de los aspectos más relevantes de esta norma.

A) TIEMPO DE TRABAJO EFECTIVO: conducción u otros trabajos efectivos (cualquier tarea que prive de libertad deambulatoria al trabajador). Se le aplica el límite a la jornada ordinaria de 40 horas semanales en computo anual sin perjuicio de que se distribuyan de manera irregular, Así como el los límites a las horas extra del art. 35 del ET (máx. 80 al año etc, etc.)

- **JORNADA DIARIA MÁXIMA:** Se establece el límite máximo del tiempo de trabajo efectivo diario en 12 horas, incluyendo las horas extraordinarias.

B) TIEMPO DE PRESENCIA: no es de trabajo pero sí de disponibilidad para la empresa (espera, guardia, averías, comidas en ruta...) Se retribuye (salvo que se pacte su compensación con = tiempo de descanso retribuido) como el tiempo de trabajo ordinario pero no computa para el máximo de horas-jornada ordinaria ni para el máximo de horas extras. Eso sí, no puede superarse el máximo de 20 horas semanales en promedio de un mes.

C) TIEMPO DE TRABAJO EFECTIVO/TIEMPO DE PRESENCIA: Se establece como línea divisoria entre ambos conceptos si el trabajador debe permanecer en el lugar de trabajo, o bien si tiene **libertad deambulatoria** aunque deba estar disponible para el servicio.

Así, **es tiempo de trabajo efectivo** aquel durante el que el trabajador permanece en el lugar de trabajo realizando tareas de conducción o cualquier otra relacionada con el servicio, incluyendo periodos de espera si no se conoce de antemano la duración previsible de estos (como los de carga y descarga por ejemplo).

Son **tiempos de presencia** aquellos en los que no siendo de pausa o descanso, el trabajador permanece inactivo y tiene libertad deambulatoria pero debe estar disponible para la reanudación del trabajo (Se describen varios supuestos como periodos de carga y descarga de duración prevista de antemano, periodos de espera en fronteras, acompañamiento del vehículo transbordado o en tren.)

Se aplica el límite general de 20 horas semanales de tiempo de disponibilidad en promedio de un mes, **si bien se admite que si se dan razones organizativas que lo justifiquen (como transporte internacional) se amplíe el promedio a dos meses por acuerdo en negociación colectiva.**

D) DEBER DE INFORMACIÓN CUALIFICADO: Se establece para las empresas un **deber cualificado de informar a los trabajadores del sector sobre la normativa legal**, reglamentaria y convencional a sus trabajadores que afecte a su tiempo de trabajo.

E) DISTRIBUCION IRREGULAR DE LA JORNADA, LÍMITES: Según lo dispuesto en la Directiva, los límites a la ampliación de la jornada semanal por distribución irregular son dos, en ningún caso puede superarse el **máximo de 60 horas a la semana, y en un cómputo de 4 meses (ampliable a 6 por negociación colectiva) no podrá superarse el límite de 48 horas de trabajo efectivo por semana.** Tomando en consideración en todo caso:

- Si se trabaja en horario nocturno la jornada no puede exceder de las 10 horas día.
- Si el trabajador trabaja para más de una empresa tiene la obligación de informar por escrito a todas ellas a fin de que se respeten los límites de tiempo de trabajo establecidos.

F) PAUSA EN TIEMPO DE TRABAJO. Si la jornada es de seis horas o más, debe hacerse una pausa mínima de 30 minutos. Si la jornada es de 9 horas o más, la pausa debe ser de 45 minutos como mínimo.

- **FRACCIONAMIENTO DE LA PAUSA:** En pausas no inferiores a 15 minutos. **Aquí el Real Decreto contraviene lo establecido en la Directiva**, ya que establece el límite al fraccionamiento de las pausas en 15 minutos solamente para los trabajadores móviles en trayectos por carretera superiores a los 45 minutos, mientras que la Directiva no habilita par hacer esa diferenciación (Art. 5.2 de la Directiva en relación con su ámbito de aplicación regulado en su Art.1) , **por lo que entiendo que debe prevalecer la norma comunitaria sobre el Real Decreto, y que el límite de fraccionamiento de la pausa a 15 minutos es aplicable a todos los trabajadores del sector.**
- **RETRIBUCION:** No se trata la retribución de la pausa ni en la reforma del R.D.1561/1995, ni en la normativa comunitaria estudiada, por lo que entiendo aplicable lo dispuesto en el artículo 34.4 del Estatuto de los Trabajadores, que remite esta cuestión a la negociación colectiva o a lo dispuesto en el contrato individual de trabajo. **Si bien cabría argumentar a favor de la retribución de dicho tiempo que en realidad es un descanso que constituye tiempo de presencia, puesto que el trabajador no puede ausentarse ni alejarse del vehículo, del que normalmente es responsable.**

G) REGISTRO TIEMPO TRABAJO (Art.10.bis 5) Todas las empresas del sector deben llevar un registro del tiempo trabajado por cada trabajador móvil, y conservar los datos por tiempo de tres años. El empresario esta obligado a facilitar al trabajador que los solicite los datos del registro de su tiempo de trabajo.

H) MANTENIMIENTO DE CONDICIÓN MÁS BENEFICIOSA: El R.D. establece expresamente en su Disposición Adicional Primera el mantenimiento de las condiciones más beneficiosas de tiempo de trabajo para aquellos trabajadores que la vinieran disfrutando en virtud de convenio o contrato de trabajo específico.

3. *REGLAMENTO (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de marzo de 2006. Se aplica tan solo a los trabajadores que realicen rutas superiores a los 50 km.*

A) TIEMPO DIARIO DE CONDUCCIÓN: Máximo de 9 horas. Ampliable hasta 10 horas no más de dos veces a la semana.

B) TIEMPO SEMANAL DE CONDUCCIÓN: Máximo de 56 horas y respetando jornada diaria máxima establecida en Directiva 2002/15, y por ende en el R.D 1561/1995 (40 horas semanales de trabajo efectivo en cómputo anual). Se establece el tiempo máximo de conducción por cada dos semanas es de 90 horas.

- **OTRO TRABAJO:** cualquier otra actividad de trabajo (no tiempo de disponibilidad). Computa para el tiempo máximo de jornada pero no de conducción.

C) PAUSA: Tras periodo de conducción de 4 horas y media, el conductor debe hacer pausa ininterrumpida de 45 minutos. Si bien puede sustituirse dicha pausa por una de 15 minutos, seguida de otra de 30 min. dentro del mismo periodo de conducción. (máx. de 9 horas ampliable a 11 dos días a la semana).

D) DISPOSICIÓN ESTATAL MÁS FAVORABLE: Art. 10 del Reglamento. Prevalecerá sobre lo dispuesto en el este reglamento la normativa legal o convencional que establezca periodos de conducción más cortos y periodos de descanso más largos.

E) PERIODOS DE DESCANSO: DIARIOS/SEMANALES

Normas sobre periodos de descanso mínimos del trabajador, que se disfruten en el lugar del domicilio o en ruta, pero durante los que el trabajador debe tener libertad absoluta, sin disponibilidad ninguna para el servicio.

- Periodo descanso diario **normal:** mínimo 11 horas
Periodo descanso diario **reducido:** mínimo 9 horas.
Se debe tener en cuenta que conforme al Art. 8.1 R.D. 1561/1995 no se pueden hacer más de 12 horas diarias de trabajo efectivo, por tanto las restantes horas que le faltan a ese periodo de descanso diario serían de disponibilidad.
- Periodo de descanso semanal **normal:** mínimo 45 horas
Periodo de descanso semanal **reducido:** entre 45 horas y 24 horas como mínimo.
- **Reglas sobre los periodos de descanso:**
 - **Lo normal:** Tomar los periodos de descanso diarios y semanales calificados como normales.
 - **En Jornadas irregulares,** cuando por circunstancias extraordinarias se acumule tiempo de trabajo y de disponibilidad, se debe respetar los periodos de descanso diarios mínimos cada **24 horas**, tomando nuevo periodo de descanso diario en las 24 horas siguientes al último periodo de descanso. Excepto cuando se trate de conductores en equipo de un vehículo, en cuyo caso cabe la posibilidad de computar los periodos de descanso mínimos cada **30 horas**.
 - No se pueden tomar más de tres periodos de descanso diario reducido entre dos periodos de descanso semanal.
 - **Cada dos semanas:** O se toman dos descansos semanales normales. O se toma uno normal y uno reducido de mínimo

24 horas, no obstante la reducción habrá de compensarse con descanso equivalente antes de que termine la tercera semana siguiente.

- Los periodos semanales se computan desde las 00:00 del lunes a las 24:00 del domingo. En todo caso hay que tomarse un descanso semanal mínimo de 24 horas dentro de cada semana natural.
- Cada periodo de descanso semanal debe imputarse a una semana natural, no cabe repartirlo entre dos semanas.
- **Solo si el conductor lo elige voluntariamente, cuando éste se encuentre fuera de la base,** se podrán hacer los periodos de descanso diarios y los semanales reducidos en el vehículo, si este se encuentra equipado para el descanso y estacionado.

A continuación se expone lo principal de las normativas estudiadas en dos tablas.

REGULACION TIEMPO DE TRABAJO PARA TODOS LOS TRABAJADORES MOVILES

TIEMPO DE TRABAJO EFECTIVO	TIEMPO DE PRESENCIA	JORNADA ORDINARIA	REGLAS DISTRIBUCIÓN IRREGULAR DE LA JORNADA	PAUSA
El trabajador desempeña las tareas que le son propias u otras relacionadas. No tiene libertad deambulatoria. Se le aplican los límites de regulación de tiempo de trabajo.	El trabajador está inactivo pero a disposición inmediata de la empresa. Este tiempo se retribuye como el de trabajo o se compensa con descanso, pero no computa de cara al límite máximo del tiempo de trabajo ni de horas extra. Tiene libertad deambulatoria. Límite máx. 20 horas/semana, en promedio de un mes, ampliable a dos por convenio.	Son de aplicación los límites generales del Art. 34.1 del Estatuto de los Trabajadores (jornada ordinaria máxima de 40 horas semanales en cómputo anual) y 35.2 (máximo de 80 horas extra al año.) Límite máx. jornada diaria 12 horas (incluyendo las extraordinarias)	Máximo semanal: 60 horas Máximo semanal en cómputo de 4 meses (ampliable a 6 por convenio): 48 horas Si parte de la jornada es en horario nocturno esta no podrá exceder en ningún caso de las 10 horas diarias	Jornada diaria superior a 6 horas pausa obligatoria de 30 minutos. Jornada diaria superior a 9 horas pausa obligatoria de 45 minutos. Fraccionamiento: En todo caso en pausas de mínimo 15 minutos (Art.5.2 de la Directiva) Retribución: Se deja a la negociación colectiva aunque podría reclamarse como tiempo de disponibilidad.

**REGULACIÓN ADICIONAL PARA LOS TRABAJADORES DEL SECTOR QUE
REALIZAN TRAYECTOS SUPERIORES A LOS 50 KM
-REGLAMENTO (CE) 561/2006 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL
CONSEJO DE 15 DE MARZO DE 2006-**

TIEMPO DE CONDUCCION	TIEMPO DIARIO DE CONDUCCIÓN	PAUSA EN TIEMPO DE TRABAJO	PERIODO DE DESCANSO DIARIO	PERIODO DE DESCANSO SEMANAL
Tiempo que dura la actividad de conducción registrada	Límite máximo de 9 horas ampliable a 10 no más de dos días semanales	Tras periodo de conducción de 4 horas y media debe realizarse una pausa obligatoria ininterrumpida de 45 minutos. Puede fraccionarse dicha pausa por una de 15 minutos, seguida de una de 30 en el mismo periodo de conducción de 4 horas y media...	Periodo de descanso diario semanal normal al menos de 11 horas. Periodo reducido mín. 9 horas. No cabe tomar más de tres periodos reducidos a la semana *	Normal: 45 horas mínimo. Reducido: 24 horas mínimo El conductor debe tomar como mínimo cada dos semanas naturales un periodo de descanso semanal normal y uno reducido, compensando este último con tiempo de descanso en la tercera semana.*
OTRO TRABAJO	TIEMPO SEMANAL DE CONDUCCION			
Tiempo de actividad laboral distinta de la conducción. Se le aplican las reglas sobre máximo de jornada pero no las de conducción.	Límite máximo de 56 horas respetando los límites de jornada. Lim. máximo cada dos semanas es 90 horas-			

*.- Si el conductor **lo acepta voluntariamente** y el vehículo está debidamente equipado al efecto, podrá realizar los **periodos de descanso** cuando se realicen fuera de la base **en el vehículo**.

APENDICE

4. ***SOBRE LA IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA DE FORMACIÓN CONTINUA:***

-Directiva 2003/59/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de julio de 2003, adaptada por las Directivas 2004/66/CE y 2006/103/CE del Consejo, relativas a la cualificación inicial y a la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo-

La anterior Directiva ha sido traspuesta al Derecho estatal por el reciente Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, **por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera**, publicado en el B.O.E. de 2 de agosto de 2007 y en vigor desde el 3 de agosto del mismo año.

En efecto, dicho Real Decreto establece en su artículo 7 una obligación de formación continua para todos los conductores titulares de permisos de circulación C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E, que consistirá en la superación de un curso de 35 horas (fraccionables en distintos cursos de menor duración) cada cinco años, que deberá seguirse en algún centro expresamente autorizado al efecto por la Administración.

Dicha norma se refiere en todo momento a los conductores, sin establecer obligaciones de formación para las empresas de transporte, si bien, en su Disposición Adicional Séptima se dice que la formación obligatoria contemplada en este Real Decreto podrá financiarse a través de los fondos a que se refiere **el artículo 6 del Real Decreto 395/2007, de 23 de marzo, por el que se regula el Subsistema de Formación Profesional para el Empleo, ---** subsistema de financiación pública que se dota de la cuota de formación profesional de empresas y trabajadores, del Fondo Social Europeo y aportaciones específicas del Servicio Público de Empleo Estatal--.

Por tanto, la norma no establece obligaciones para las empresas del sector ni respecto a la financiación de la formación continua ni respecto al tiempo necesario para la realización de los cursos, cuestión que queda por tanto para la regulación laboral y la negociación colectiva.

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**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular su artículo 71 y el apartado 2 de su artículo 137,

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽²⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽³⁾, a la vista del texto conjunto aprobado el 16 de enero de 2002 por el Comité de conciliación.

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CEE) n° 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 ⁽⁴⁾ establece normas comunes en relación con el tiempo de conducción y el tiempo de descanso de los conductores. Dicho Reglamento no contempla otros aspectos del tiempo de trabajo en relación con el transporte por carretera.
- (2) La Directiva 93/104/CE del Consejo, de 23 de noviembre de 1993, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo ⁽⁵⁾, permite adoptar prescripciones más específicas en cuanto a la ordenación del tiempo de trabajo. Habida cuenta de su carácter sectorial, las disposiciones de la presente Directiva prevalecen sobre la Directiva 93/104/CE en aplicación del artículo 14 de esta última.
- (3) A pesar de intensas negociaciones entre los interlocutores sociales, no ha sido posible llegar a un acuerdo con respecto a los trabajadores móviles del sector del transporte por carretera.
- (4) En consecuencia, es necesario prever un conjunto de disposiciones más específicas relativas a la duración del tiempo de trabajo para los transportes por carretera dirigido a garantizar la seguridad de los transportes, así como la salud y la seguridad de las personas afectadas.
- (5) Dado que los objetivos de la acción pretendida no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden lograrse mejor, debido a la dimensión o a los efectos de la acción propuesta, a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enun-

ciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.

- (6) El ámbito de aplicación de la presente Directiva abarca únicamente a los trabajadores móviles empleados por una empresa de transporte establecida en un Estado miembro que participan en las actividades móviles de transporte por carretera cubiertas por el Reglamento (CEE) n° 3820/85 o, en su defecto, por el Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR).
- (7) Conviene precisar que los trabajadores móviles, distintos de los conductores autónomos, excluidos del ámbito de aplicación de la presente Directiva gozan de la protección básica prevista en la Directiva 93/104/CE. Esta protección básica abarca las normas vigentes en materia de descanso suficiente, de duración máxima media de trabajo semanal y de vacaciones anuales, así como de algunas disposiciones fundamentales aplicables a los trabajadores nocturnos, en particular los reconocimientos médicos.
- (8) Como quiera que los conductores autónomos están incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) n° 3820/85, pero excluidos del de la Directiva 93/104/CE, conviene excluirlos provisionalmente del ámbito de aplicación de la presente Directiva, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 2.
- (9) Las definiciones de la presente Directiva no deben constituir un precedente para otras normas comunitarias relativas al tiempo de trabajo.
- (10) Al objeto de mejorar la seguridad vial, de evitar la distorsión de la competencia y de garantizar la seguridad y la salud de los trabajadores móviles a los que se refiere la presente Directiva, éstos deben conocer con precisión por una parte cuáles son los tiempos dedicados a actividades del transporte por carretera que se consideran tiempo de trabajo y, por otra parte, cuáles están excluidos y se consideran tiempo de pausa, tiempo de descanso o tiempo de disponibilidad. Estos trabajadores deben tener derecho a períodos de descanso mínimos diarios y semanales, así como a pausas adecuadas. Es igualmente necesario instaurar un límite máximo del número de horas de trabajo semanales.
- (11) Determinados estudios han demostrado que el organismo humano es especialmente sensible durante la noche a las perturbaciones ambientales, así como a diferentes formas de organización del trabajo especialmente penosas, y que los períodos largos de trabajo nocturno pueden ser perjudiciales para la salud de los trabajadores y pueden poner en peligro su seguridad, así como la seguridad vial en general.

⁽¹⁾ DO C 43 de 17.2.1999, p. 4.

⁽²⁾ DO C 138 de 18.5.1999, p. 33.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 14 de abril de 1999 (DO C 219 de 30.7.1999, p. 235), confirmado el 6 de mayo de 1999 (DO C 279 de 1.10.1999, p. 270). Posición común del Consejo de 23 de marzo de 2001 (DO C 142 de 15.5.2001, p. 24) y Decisión del Parlamento Europeo de 14 de junio de 2001 (no publicada aún en el Diario Oficial). Decisión del Parlamento Europeo de 5 de febrero de 2002 y Decisión del Consejo de 18 de febrero de 2002.

⁽⁴⁾ DO L 370 de 31.12.1985, p. 1.

⁽⁵⁾ DO L 307 de 13.12.1993, p. 18; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2000/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 195 de 1.8.2000, p. 41.)

- (12) Es necesario por tanto limitar la duración del trabajo nocturno y prever que los conductores profesionales que efectúen trabajos nocturnos reciban una compensación adecuada por su actividad y no estén en desventaja en materia de formación.
- (13) Conviene que los empresarios lleven un registro de las superaciones de la duración máxima media de trabajo semanal aplicable a los trabajadores móviles.
- (14) Conviene que las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 3820/85 referentes al tiempo de conducción para los transportes internacionales y nacionales de viajeros, distintos de los servicios regulares, puedan continuar aplicándose.
- (15) Conviene que la Comisión vigile la aplicación de la presente Directiva y los cambios en este ámbito en los Estados miembros y presente al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones un informe sobre la aplicación de las normas, así como sobre las consecuencias de las disposiciones relativas al trabajo nocturno.
- (16) Es necesario establecer que determinadas disposiciones puedan estar sujetas a excepciones aprobadas, según el caso, por los Estados miembros o por los interlocutores sociales; por regla general, en caso de aplicarse una excepción, deben concederse a los trabajadores afectados períodos de descanso compensatorio.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Objeto

El objeto de la presente Directiva es establecer prescripciones mínimas relativas a la ordenación del tiempo de trabajo para mejorar la protección de la seguridad y la salud de las personas que realicen actividades móviles de transporte por carretera, así como mejorar la seguridad vial y aproximar en mayor grado las condiciones de competencia.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará a los trabajadores móviles empleados por empresas establecidas en un Estado miembro y que participen en actividades de transporte por carretera incluidas en el Reglamento (CEE) nº 3820/85, o, en su defecto, en el Acuerdo AETR.

Sin perjuicio de las disposiciones del párrafo siguiente, la presente Directiva se aplicará a los conductores autónomos a partir del 23 de marzo de 2009.

A más tardar dos años antes de dicha fecha, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo. Dicho informe analizará los efectos de la exclusión de los conductores autónomos del ámbito de aplicación de la presente Directiva desde el punto de vista de la seguridad vial, las condiciones de competencia, la estructura de la profesión, así como aspectos sociales. Se tendrán en cuenta las circunstancias de cada Estado miembro en lo relativo a la estructura del sector del transporte y al entorno profesional del transporte por carretera. Sobre la base de este informe, la Comisión presentará una propuesta, con objeto, según convenga, de:

- definir las modalidades para la inclusión de los conductores autónomos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva con respecto a ciertos conductores autónomos que no participan en actividades de transporte por carretera en otros Estados miembros y que están sujetos a obligaciones locales por razones objetivas, como una ubicación periférica, unas distancias interiores considerables o un entorno competitivo concreto, o bien:
 - no incluir a los conductores autónomos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.
2. Las disposiciones de la Directiva 93/104/CE se aplicarán a los trabajadores móviles excluidos del ámbito de aplicación de la presente Directiva.
3. En la medida en que la presente Directiva contenga disposiciones más específicas en lo que respecta a los trabajadores móviles que realizan actividades de transporte por carretera, la presente Directiva prevalecerá sobre las disposiciones pertinentes de la Directiva 93/104/CE en aplicación de su artículo 14.
4. La presente Directiva completa las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 3820/85, y, en lo necesario, del acuerdo AETR, que prevalecerán sobre las disposiciones de la presente Directiva.

Artículo 3

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- a) «tiempo de trabajo»:
- 1) en el caso de los trabajadores móviles: todo período comprendido entre el inicio y el final del trabajo, durante el cual el trabajador móvil está en su lugar de trabajo, a disposición del empresario y en el ejercicio de sus funciones y actividades, esto es:
 - el tiempo dedicado a todas las actividades de transporte por carretera. Estas actividades incluyen, en particular:
 - i) la conducción,
 - ii) la carga y la descarga,
 - iii) la asistencia a los pasajeros en la subida y bajada del vehículo,
 - iv) la limpieza y el mantenimiento técnico,
 - v) todas las demás tareas cuyo objeto sea garantizar la seguridad del vehículo, de la carga y de los pasajeros o cumplir las obligaciones legales o reglamentarias directamente vinculadas a una operación de transporte específica que se esté llevando a cabo, incluidos el control de la carga y descarga, los trámites administrativos de policía, aduanas, funcionarios de inmigración, etc.;
 - los períodos durante los cuales el trabajador móvil no puede disponer libremente de su tiempo y tiene que permanecer en su lugar de trabajo, dispuesto a realizar su trabajo normal, realizando determinadas tareas relacionadas con el servicio, en particular, los períodos de espera de carga y descarga, cuando no se conoce de antemano su duración previsible, es decir, o bien antes de la partida o antes del inicio efectivo del período de que se trate, o bien en las condiciones generales negociadas entre los interlocutores sociales o definidas por la legislación de los Estados miembros;

2) en el caso de los conductores autónomos: todo período comprendido entre el inicio y el final del trabajo durante el cual el conductor autónomo está en su lugar de trabajo, a disposición del cliente y ejerciendo sus funciones y actividades, a excepción de las labores generales de tipo administrativo que no están directamente vinculadas a una operación de transporte específica en marcha.

Quedan excluidos del tiempo de trabajo las pausas contempladas en el artículo 5, el tiempo de descanso contemplado en el artículo 6, así como, sin perjuicio de la legislación de los Estados miembros o de los acuerdos negociados entre los interlocutores sociales que establezcan que tales períodos sean compensados o limitados, el tiempo de disponibilidad contemplado en la letra b) del presente artículo.

b) «tiempo de disponibilidad»:

— los períodos distintos de los períodos de pausa o de descanso durante los que el trabajador móvil no está obligado a permanecer en su lugar de trabajo, pero tiene que estar disponible para responder a posibles instrucciones que le ordenen emprender o reanudar la conducción o realizar otros trabajos. En particular, se considera tiempo de disponibilidad los períodos durante los que el trabajador móvil acompaña un vehículo transportado en transbordador o en tren y los períodos de espera en las fronteras o los causados por las prohibiciones de circular.

El trabajador móvil deberá conocer de antemano estos períodos y su previsible duración, es decir, antes de la salida o justo antes del inicio efectivo del período de que se trate o bien en las condiciones generales negociadas entre los interlocutores sociales y/o definidas en la legislación de los Estados miembros;

— para los trabajadores móviles que conducen en equipo, el tiempo transcurrido durante la circulación del vehículo sentado junto al conductor o acostado en una litera;

c) «lugar de trabajo»:

— el lugar donde está ubicado el establecimiento principal de la empresa para la que trabaja la persona que realiza actividades móviles de transporte por carretera, y sus diversos establecimientos secundarios, coincidan o no con su domicilio social o su establecimiento principal,

— el vehículo que utiliza la persona que realiza actividades móviles de transporte por carretera cuando realiza su trabajo, y

— cualquier otro lugar donde se llevan a cabo las actividades relacionadas con la ejecución del transporte;

d) «trabajador móvil», cualquier trabajador que forme parte del personal que se desplace, incluidos las personas en prácticas y los aprendices, que estén al servicio de una empresa que efectúe, por cuenta ajena o propia, servicios de transporte de viajeros o de mercancías por carretera;

e) «conductor autónomo», toda persona cuya actividad profesional principal consista en efectuar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por carretera a cambio de una remuneración en el sentido de la legislación comunitaria y al amparo de una licencia comunitaria o de cualquier otra habilitación profesional para llevar a cabo los servicios de transportes mencionados, que esté habilitada para trabajar por cuenta propia y que no esté relacionada con un empre-

sario mediante un contrato de trabajo o mediante cualquier otro tipo de relación laboral jerárquica, que es libre para organizar las actividades laborales pertinentes, cuyos ingresos dependan directamente de los beneficios realizados y que disponga de la libertad necesaria para mantener relaciones comerciales con varios clientes, ya sea individualmente o en colaboración con otros conductores autónomos.

A los efectos de la presente Directiva, los conductores que no cumplan estos criterios estarán sometidos a los mismos derechos y obligaciones previstos por la presente Directiva para los trabajadores móviles;

f) «persona que realiza actividades móviles de transporte por carretera», todo trabajador móvil o conductor autónomo que realiza dichas actividades;

g) «semana», el período que comienza a las 00:00 horas del lunes y finaliza a las 24:00 horas del domingo;

h) «período nocturno», todo período de un mínimo de cuatro horas, tal como esté definido en la legislación nacional, entre las 00:00 horas y las 07:00 horas;

i) «trabajo nocturno», todo trabajo realizado durante el período nocturno.

Artículo 4

Duración máxima del tiempo de trabajo semanal

Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para que:

a) la duración media del tiempo de trabajo semanal no supere las cuarenta y ocho horas. La duración máxima del tiempo de trabajo semanal podrá llegar hasta sesenta horas si la duración media calculada sobre un período de cuatro meses no excede de cuarenta y ocho horas. Los párrafos cuarto y quinto del apartado 1 del artículo 6 del Reglamento (CEE) n° 3820/85 o, de ser necesario, el párrafo cuarto del apartado 1 del artículo 6 del Acuerdo AETR, prevalecerán sobre las disposiciones de la presente Directiva, siempre y cuando los conductores afectados no superen una duración media de cuarenta y ocho horas por semana calculada sobre un período de cuatro meses;

b) el tiempo de trabajo por cuenta de más de un empresario sea la suma de las horas trabajadas. El empresario solicitará por escrito al trabajador móvil el cómputo del tiempo de trabajo efectuado para otro empresario. El trabajador móvil facilitará estos datos por escrito.

Artículo 5

Pausas

1. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que, sin perjuicio del nivel de protección previsto por el Reglamento (CEE) n° 3820/85, o, en su defecto, por el Acuerdo AETR, las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera no trabajen, en ningún caso, y sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 2, durante más de seis horas consecutivas sin pausa. El trabajo se interrumpirá con una pausa de treinta minutos como mínimo si el tiempo de trabajo total se halla comprendido entre seis y nueve horas, y con una pausa de cuarenta y cinco minutos como mínimo si el tiempo de trabajo total es de más de nueve horas.

2. Las pausas podrán subdividirse cada una en períodos de una duración de quince minutos como mínimo.

Artículo 6

Tiempo de descanso

A efectos de la presente Directiva, los aprendices y el personal en período de prácticas estarán sujetos, en materia de tiempo de descanso, a las mismas disposiciones que las que gozan los demás trabajadores móviles en aplicación del Reglamento (CEE) nº 3820/85, o, en su defecto, del Acuerdo AETR.

Artículo 7

Trabajo nocturno

1. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que:

- cuando se efectúe trabajo nocturno, la jornada de trabajo diaria no exceda de diez horas por cada período de veinticuatro horas,
- la compensación del trabajo nocturno se ajuste a las normativas legales nacionales, a los convenios colectivos, a los acuerdos entre los interlocutores sociales y/o a las prácticas nacionales, a condición de que dicha compensación no pueda poner en peligro la seguridad vial.

2. A más tardar el 23 de marzo de 2007, la Comisión evaluará, en el marco del informe que deberá elaborar en virtud del apartado 2 del artículo 13, las consecuencias de las disposiciones previstas en el apartado 1 del presente artículo. La Comisión acompañará, si procede, dicho informe de las propuestas adecuadas.

3. La Comisión presentará una propuesta de directiva que contenga las disposiciones relativas a la formación de los conductores profesionales, incluidos los que efectúan un trabajo nocturno, y que defina los principios generales de esa formación.

Artículo 8

Excepciones

1. Por razones objetivas o técnicas o por razones relacionadas con la organización del trabajo, podrán establecerse excepciones a lo dispuesto en los artículos 4 y 7 por medio de convenios colectivos, acuerdos entre los interlocutores sociales o, si ello no es posible, por medio de disposiciones legales, reglamentarias o administrativas siempre que se consulte a los representantes de los empresarios y de los trabajadores interesados y se realicen esfuerzos para fomentar todas las formas pertinentes de diálogo social.

2. Cualquier excepción relativa al artículo 4 no podrá tener como consecuencia el establecimiento de un período de referencia superior a seis meses para el cálculo de la media de la duración máxima del tiempo de trabajo semanal de cuarenta y ocho horas.

Artículo 9

Información y registros

Los Estados miembros velarán por que:

- a) los trabajadores móviles sean informados de las disposiciones nacionales pertinentes, del reglamento de régimen interior de su empresa y de los acuerdos celebrados entre interlocutores sociales, en particular de los convenios colectivos y de los posibles acuerdos de empresa, establecidos

sobre la base de la presente Directiva, sin perjuicio de la Directiva 91/533/CEE del Consejo, de 14 de octubre de 1991, relativa a la obligación del empresario de informar al trabajador acerca de las condiciones aplicables al contrato de trabajo o a la relación laboral⁽¹⁾;

- b) sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 2, se registre el tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera. Estos registros deberán conservarse como mínimo durante dos años después de que finalice el período contemplado. Los empresarios serán los responsables del registro del tiempo de trabajo de los trabajadores móviles. El empresario estará obligado a facilitar a los trabajadores móviles que así lo soliciten una copia del registro de las horas trabajadas.

Artículo 10

Disposiciones más favorables

La presente Directiva no afectará a la facultad de los Estados miembros de aplicar o introducir disposiciones legales, reglamentarias o administrativas más favorables para la protección de la salud y la seguridad de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera, o de fomentar o permitir la aplicación de convenios colectivos o acuerdos celebrados entre interlocutores sociales que sean más favorables para la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores móviles. La aplicación de la presente Directiva no constituirá una razón válida para reducir el nivel general de protección de los trabajadores mencionados en el apartado 1 del artículo 2.

Artículo 11

Sanciones

Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones para las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Directiva y tomarán todas las medidas necesarias para asegurar que dichas sanciones se apliquen. Las sanciones deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.

Artículo 12

Negociaciones con terceros países

Con vistas a la aplicación a los trabajadores móviles empleados por empresas establecidas en un país tercero de una normativa equivalente a la establecida por la presente Directiva, la Comunidad entablará negociaciones con los terceros países de que se trate desde el momento de la entrada en vigor de la presente Directiva.

Artículo 13

Informe

1. Los Estados miembros presentarán cada dos años un informe a la Comisión, relativo a la aplicación de la presente Directiva, en el que se indicarán los puntos de vista de los interlocutores sociales. La Comisión deberá recibir dicho informe a más tardar el 30 de septiembre siguiente a la fecha en que finalice el período bianual abarcado por el informe. Este período bianual será el mismo que el mencionado en el apartado 2 del artículo 16 del Reglamento (CEE) nº 3820/85.

⁽¹⁾ DO L 288 de 18.10.1991, p. 32.

2. La Comisión elaborará cada dos años un informe sobre la aplicación de la presente Directiva por parte de los Estados miembros y sobre la evolución en el ámbito en cuestión. La Comisión presentará este informe al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones.

Artículo 14

Disposiciones finales

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva a más tardar el 23 de marzo de 2005 o garantizarán que, antes de esa fecha, los interlocutores sociales hayan establecido las medidas necesarias mediante acuerdo, quedando obligados los Estados miembros a tomar las disposiciones que les permitan poder garantizar en cualquier momento los resultados impuestos por la presente Directiva.

Cuando los Estados miembros adopten las disposiciones mencionadas en el párrafo primero, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión los textos de las disposiciones de Derecho interno que ya hayan

sido adoptadas o que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

3. Los Estados miembros velarán por que expedidores, transitarios, contratistas principales, subcontratistas y empresas que empleen trabajadores móviles respeten las disposiciones pertinentes de la presente Directiva.

Artículo 15

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Artículo 16

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 11 de marzo de 2002.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

P. COX

Por el Consejo

El Presidente

J. PIQUÉ I CAMPS

13823 *REAL DECRETO 902/2007, de 6 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al tiempo de trabajo de trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera.*

La Directiva 2003/88/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de noviembre de 2003, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo, incluye en su ámbito de aplicación al sector de transportes por carretera. No obstante dicha inclusión, prevalecen sobre las de esta directiva las normas específicas establecidas en el Reglamento (CE) número 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/CEE y (CE) n.º 2135/98/CE del Consejo y se deroga el Reglamento 3820/85/CEE del Consejo, así como en la Directiva 2002/15/CE, de 11 de marzo, del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera. A su vez, las normas comunes que se establecen en el citado Reglamento sobre tiempo de conducción y tiempo de descanso de los conductores prevalecen sobre las contenidas en la indicada Directiva.

España cuenta ya con una normativa que ordena específicamente el tiempo de trabajo en el sector del transporte por carretera; se trata del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, que se aprobó haciendo uso de la autorización concedida al Gobierno en los artículos 34.7, 36.1 y 37.1 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo. El Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, establece en sus artículos 8 y 9 normas que son aplicables con carácter general al sector de transportes, y en sus artículos 10 a 12 normas que se aplican de modo particular a los transportes por carretera.

Por otra parte, también se han incorporado al ordenamiento jurídico las normas que regulan los tiempos de conducción y de descanso y el uso del tacógrafo en el sector de los transportes por carretera, en aplicación de los reglamentos comunitarios.

Además, la indicada normativa contiene numerosas remisiones a la negociación colectiva para la concreción específica de determinados extremos relativos a la ordenación del tiempo de trabajo; de ahí que en nuestro país exista también una abundante, aunque dispersa, regulación de la indicada materia en numerosos convenios colectivos del sector de transportes por carretera de distinto ámbito.

Ahora bien, no obstante lo anterior, existen todavía algunos aspectos concretos de la Directiva 2002/15/CE, de 11 de marzo, que no están plenamente incorporados al ordenamiento jurídico español. Pues bien, la transposición plena de la Directiva 2002/15/CE constituye el objeto del presente real decreto que se dicta haciendo uso de la misma autorización que sirvió para aprobar el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, que ahora se modifica.

La presente norma, en línea con lo previsto en la directiva, está dirigida a reforzar la seguridad y la salud de los trabajadores móviles del transporte por carretera, a mejorar la seguridad vial y a facilitar la aproximación de las condiciones de competencia del sector.

En la indicada dirección se orientan, desde luego, el establecimiento de límites absolutos a la duración de la jornada de trabajo y a la duración media de la misma en periodos de referencia inferiores al año, en los supuestos de distribución irregular de la jornada de trabajo a lo largo del año, límites hasta ahora inexistentes; la limitación de

la duración máxima del trabajo nocturno; así como la inclusión dentro de los indicados límites del tiempo trabajado para más de un empresario.

En dicha dirección se orientan también las posibilidades que se ofrecen de adaptar mediante negociación colectiva, preferentemente de ámbito estatal, el tiempo de trabajo.

El real decreto modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, y consta de un único artículo con cuatro apartados en los que, respectivamente, se modifica el artículo 10, se añade un nuevo artículo con el número 10 bis, se modifica el artículo 11 y se suprime el apartado 2 del artículo 12. El real decreto se completa con tres disposiciones de la parte final: una derogatoria y dos finales.

La nueva redacción del artículo 10 del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, viene a incorporar a nuestro régimen legal del tiempo de trabajo en el sector del transporte por carretera como tiempo de trabajo efectivo o tiempo de presencia, según los casos, los períodos que se definen en la Directiva 2002/15/CE, así como las condiciones concretas para ser considerados como tiempo de trabajo efectivo o como tiempo de presencia.

El nuevo artículo 10 bis que se añade al Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, tiene por objeto sistematizar para los trabajadores móviles de todo el sector del transporte por carretera los límites de su tiempo de trabajo y descanso, incluso cuando se trabaje para más de un empresario.

La modificación del artículo 11 tiene en cuenta la entrada en vigor del Reglamento 561/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006. Para ello, en lugar de introducir aquí los períodos mínimos de conducción y descansos de los conductores de transportes interurbanos, se opta por hacer una remisión a los límites previstos en la norma comunitaria, garantizando el mismo tratamiento.

La tramitación de este real decreto viene precedida de una intensa participación de las asociaciones empresariales y organizaciones sindicales del sector. En el Acuerdo del Consejo de Ministros de 21 de octubre de 2005 por el que se desarrollan y aplican distintas medidas relativas al sector del transporte por carretera que se adoptaron en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 24 de junio de 2005, para la mejora de las condiciones de transparencia y de competencia del sector del transporte por carretera, se reflejó la necesidad de que la transposición de la Directiva 2002/15/CE se llevase a cabo dando absoluta prioridad al acuerdo de los interlocutores sociales. Desde entonces se ha desarrollado un largo período de negociación entre organizaciones sindicales y asociaciones empresariales, que, al igual que ocurrió con la negociación de los interlocutores sociales en el ámbito europeo, no ha fructificado en un acuerdo.

Posteriormente, en la tramitación formal del real decreto han sido nuevamente consultadas las organizaciones sindicales y las asociaciones empresariales más representativas. Igualmente, el proyecto ha sido informado por el Consejo Nacional de Transportes Terrestres y por el Comité Nacional de Transportes por Carretera.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Trabajo y Asuntos Sociales y de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 6 de julio de 2007,

DISPONGO:

Artículo único. *Modificación del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo.*

El Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, queda modificado como sigue:

Uno. Se modifica el artículo 10, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 10. *Tiempo de trabajo en los transportes por carretera.*

1. Serán de aplicación en el transporte por carretera las disposiciones comunes contenidas en el artículo 8 de este real decreto, con las particularidades que se contemplan en este artículo y en los siguientes.

2. Las disposiciones del artículo 8 sobre tiempos de trabajo efectivo y de presencia serán de aplicación en el transporte por carretera a los trabajadores móviles, entendiéndose por éstos a cualquier trabajador que forma parte del personal que se desplaza y que está al servicio de una empresa que realice servicios de transporte.

A tal efecto, serán trabajadores móviles en el transporte por carretera los conductores, ayudantes, cobradores y demás personal auxiliar de viaje en el vehículo que realice trabajos en relación con el mismo, sus pasajeros o su carga, tanto en las empresas del sector de transporte por carretera, ya sean urbanos o interurbanos y de viajeros o mercancías, como en las integradas en otros sectores que realicen tales actividades de transporte o alguna de las auxiliares anteriormente citadas.

3. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 8.1, se entienden comprendidos dentro del tiempo de trabajo efectivo los períodos durante los que el trabajador móvil no puede disponer libremente de su tiempo y tiene que permanecer en el lugar de trabajo dispuesto a realizar su trabajo normal, realizando las tareas relacionadas con el servicio, incluidos, en particular, los períodos de espera de carga y descarga cuando no se conozca de antemano su duración previsible.

4. Se entienden comprendidos dentro del tiempo de presencia, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 8.1, los períodos distintos de las pausas y de los descansos, durante los que el trabajador móvil no lleva a cabo ninguna actividad de conducción u otros trabajos y no está obligado a permanecer en su lugar de trabajo, pero tiene que estar disponible para responder a posibles instrucciones que le ordenen emprender o reanudar la conducción o realizar otros trabajos.

En particular, siempre que concurren las circunstancias anteriores y, conforme a lo señalado, no constituyan una pausa o un descanso, serán considerados tiempo de presencia los siguientes períodos:

a) Los períodos durante los cuales el trabajador acompañe a un vehículo transportado en transbordador o tren.

b) Los períodos de espera en fronteras o los causados por las prohibiciones de circular. El trabajador móvil deberá conocer de antemano los períodos señalados en los párrafos a) y b) y su previsible duración. A tal fin, salvo que en los convenios colectivos sectoriales de ámbito estatal se acuerden otros términos y condiciones, el empresario comunicará al trabajador por cualquier medio admitido en derecho la existencia y duración previsible de los indicados períodos con anterioridad a la partida. En caso contrario, esos períodos serán considerados como de tiempo de trabajo efectivo.

c) Las dos primeras horas de cada período de espera de carga o de descarga. La tercera hora y siguientes se considerarán tiempo de trabajo efectivo, salvo que se conozca de antemano su duración previsible en las condiciones pactadas en los conve-

nios colectivos de ámbito estatal o, en su defecto, de ámbito inferior.

d) Los períodos de tiempo en los que un trabajador móvil que conduce en equipo permanezca sentado o acostado en una litera durante la circulación en el vehículo.

5. Los períodos de tiempo de presencia indicados en el apartado 4 de este artículo se computarán para determinar el límite de horas semanales que se establece en el artículo 8.3.

No obstante, el período de un mes que se toma como referencia en el indicado artículo 8.3, podrá ampliarse hasta un máximo de dos meses mediante convenio colectivo sectorial de ámbito estatal, siempre que dicha ampliación se fundamente en la existencia de razones objetivas o técnicas o de organización del trabajo, tales como el carácter internacional de los servicios de transporte.

6. Los trabajadores móviles deberán ser informados por los empresarios de la normativa legal, reglamentaria o convencional, de los posibles acuerdos entre la empresa y los representantes de los trabajadores, así como de las demás reglas aplicables en la empresa que afecten a la regulación de su tiempo de trabajo. A tal efecto, deberán tener a disposición de los mismos un ejemplar de la indicada regulación.»

Dos. Se añade un artículo 10 bis, con la siguiente redacción:

«Artículo 10 bis. *Límites del tiempo de trabajo de los trabajadores móviles.*

1. Sin perjuicio del respeto a la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo prevista en el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores y a los períodos mínimos de descanso diario y semanal, previstos en este real decreto con el fin de proteger la salud y la seguridad de los trabajadores móviles y la seguridad vial, cuando mediante convenio colectivo o, en su defecto, acuerdo entre la empresa y los representantes de los trabajadores, se hubiera establecido la distribución irregular de la jornada a lo largo del año, la duración del tiempo de trabajo efectivo de los trabajadores móviles no podrá superar las cuarenta y ocho horas semanales de promedio en cómputo cuatrimestral ni exceder en ningún caso de las sesenta horas semanales.

El período de referencia de cuatro meses establecido en el párrafo anterior podrá ser ampliado hasta un máximo de seis meses mediante convenio colectivo sectorial de ámbito estatal, siempre que dicha ampliación se fundamente en la existencia de razones objetivas o técnicas o de organización del trabajo.

2. Cuando, sin tener la calificación de trabajador nocturno conforme a lo previsto en el artículo 36.1 del Estatuto de los Trabajadores, un trabajador realice trabajo nocturno, su jornada de trabajo diaria no podrá exceder de diez horas por cada período de veinticuatro.

En ningún caso la retribución específica del trabajo nocturno, determinada conforme a lo previsto en el artículo 36.2 del Estatuto de los Trabajadores, podrá poner en peligro la seguridad vial.

3. En el tiempo de trabajo de los trabajadores móviles se incluirán todas las horas trabajadas para uno o más empresarios en el período considerado. A tal efecto el empresario solicitará por escrito al trabajador el cómputo de tiempo de trabajo efectuado para otros empresarios. El trabajador facilitará estos datos por escrito.

Sin perjuicio de lo que se establezca en la negociación colectiva, en los contratos de trabajo podrá determinarse la forma de cumplimiento de las obligaciones previstas en este apartado.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 11, los trabajadores móviles interrumpirán con un período de descanso la jornada continuada que exceda de seis horas consecutivas. La pausa será de duración no inferior a treinta minutos. Cuando el tiempo total de trabajo sea superior a nueve horas diarias, la pausa será, como mínimo, de cuarenta y cinco minutos.

Las fracciones en que, en su caso, se dividan estos períodos no podrán tener una duración inferior a quince minutos, salvo en aquellas rutas de transporte regular de viajeros cuyo recorrido no exceda de cincuenta kilómetros.

5. El empresario será responsable de llevar un registro del tiempo de trabajo de los trabajadores móviles. Este registro se conservará, al menos, durante tres años después de que finalice el período considerado. El empresario estará obligado a facilitar a los trabajadores móviles que así lo soliciten una copia del registro de las horas trabajadas.»

Tres. Se modifica el artículo 11, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 11. *Límites del tiempo de conducción en los transportes por carretera.*

Los períodos máximos de conducción diarios y semanales y los descansos mínimos entre jornadas y semanal de los conductores de transportes interurbanos deberán respetar los límites establecidos en el 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) 3820/85 del Consejo.»

Cuatro. Se suprime el apartado 2 del artículo 12 y el apartado 1 pasa a ser párrafo único, sin numeración.

Disposición derogatoria única. *Alcance de la derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este real decreto.

Disposición final primera. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Mediante este real decreto se incorpora al derecho español 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.

Disposición final segunda. *Facultades de aplicación y desarrollo.*

Se faculta a los Ministros de Trabajo y Asuntos Sociales y de Fomento, en el ámbito de sus respectivas competencias, para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y aplicación del presente real decreto.

Dado en Madrid, el 6 de julio de 2007.

JUAN CARLOS R.

La Vicepresidenta Primera del Gobierno
y Ministra de la Presidencia,
MARÍA TERESA FERNÁNDEZ DE LA VEGA SANZ

13824 *ORDEN PRE/2170/2007, de 13 de julio, por la que se modifican los anexos II de los Reales Decretos 569/1990, de 27 de abril, y 280/1994, de 18 de febrero, por los que se establecen los límites máximos de residuos de plaguicidas y su control en determinados productos de origen animal y vegetal, respectivamente.*

Los límites máximos de residuos de plaguicidas se regulan, para los productos de origen vegetal y animal, por el Real Decreto 569/1990, de 27 de abril, relativo a la fijación de contenidos máximos de residuos de plaguicidas sobre y en los productos de origen animal y por el Real Decreto 280/1994, de 18 de febrero, por el que se establecen los límites máximos de residuos de plaguicidas y su control en determinados productos de origen vegetal, respectivamente. Asimismo, de conformidad con la disposición final primera de ambos reales decretos, los anexos han sido sucesivamente actualizados.

Los límites máximos de residuos de plaguicidas han sido modificados recientemente por la Directiva 2006/92/CE de la Comisión, de 9 de noviembre de 2006, por la que se modifican los anexos de las Directivas 76/895/CEE, 86/362/CEE y 90/642/CEE del Consejo en lo que respecta a los contenidos máximos de residuos de captan, diclorvos, etion y folpet y la Directiva 2007/7/CE de la Comisión, de 14 de febrero de 2007, que modifica determinados anexos de las Directivas 86/362/CEE y 90/642/CEE del Consejo por lo que respecta a los contenidos máximos de residuos de atrazina, lambda-cihalotrina, fenmedifam, metomilo, linurón, penconazol, pimetrozina, bifentrina y abamectina, la Directiva 2007/8/CE de la Comisión, de 20 de febrero de 2007, por la que se modifican los anexos de las Directivas 76/895/CEE, 86/362/CEE y 90/642/CEE del Consejo en lo relativo a los contenidos máximos de residuos de fosfamidón y mevinfós, la Directiva 2007/9/CE de la Comisión, de 20 de febrero de 2007, por la que se modifica el anexo de la Directiva 90/642/CEE del Consejo en lo que respecta a los límites máximos de residuos de aldicarb, la Directiva 2007/11/CE de la Comisión, de 21 de febrero de 2007, que modifica determinados anexos de las Directivas 86/362/CEE, 86/363/CEE y 90/642/CEE del Consejo por lo que respecta a los contenidos máximos de residuos de acetamiprid, tiacloprid, imazosulfurón, metoxifenozida, S-metolcloro, milbemectina y tribenurón y la Directiva 2007/12/CE de la Comisión, de 26 de febrero de 2007, por la que se modifican algunos anexos de la Directiva 90/642/CEE del Consejo en lo referente a los límites máximos de residuos de penconazol, benomilo y carbendazima.

Por la presente disposición se incorporan al ordenamiento jurídico interno las anteriores Directivas, para lo cual se modifica, por un lado, el anexo II del Real Decreto 569/1990, de 27 de abril, de conformidad con su disposición final primera y por otro el anexo II del Real Decreto 280/1994, de 18 de febrero, conforme a lo establecido en su disposición final primera, una vez elevada, por la Comisión conjunta de residuos de productos fitosanitarios a los Ministros de Agricultura, Pesca y Alimentación y de Sanidad y Consumo, la oportuna propuesta de modificación.

La presente disposición ha sido sometida al informe previo de la Comisión Interministerial para la Ordenación Alimentaria.

En el procedimiento de elaboración de esta disposición han sido consultadas las comunidades autónomas y las entidades representativas de los intereses de los sectores afectados.

En su virtud, a propuesta de las Ministras de Agricultura, Pesca y Alimentación y de Sanidad y Consumo, dispongo:

I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

REGLAMENTO (CE) n° 561/2006 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**de 15 de marzo de 2006****relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n° 3821/85 y (CE) n° 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA

Considerando lo siguiente:

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 71,

(1) En el campo del transporte por carretera, el Reglamento (CEE) n° 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 ⁽⁴⁾, trató de armonizar las condiciones de la competencia entre los medios de transporte terrestre, especialmente por lo que respecta al sector del transporte por carretera y a la mejora de las condiciones de trabajo y la seguridad vial. Los avances en estos campos deben protegerse y ampliarse.

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

(2) 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 ⁽⁵⁾, obliga a los Estados miembros a adoptar medidas que limiten el tiempo máximo de trabajo semanal de los trabajadores móviles.

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽²⁾,

(3) Se han experimentado dificultades en la interpretación, aplicación, ejecución y control de modo uniforme en todos los Estados miembros de determinadas disposiciones del Reglamento (CEE) n° 3820/85 relativas a las normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso para los conductores que efectúan operaciones de transporte nacional e internacional por carretera en la Comunidad, a causa de los términos generales en que están redactadas.

Previa consulta al Comité de las Regiones,

(4) Es deseable una aplicación eficaz y uniforme de esas disposiciones para lograr sus objetivos y evitar el descrédito de la normativa. Por consiguiente es necesario un conjunto de normas más claras y sencillas que puedan ser comprendidas, interpretadas y aplicadas con mayor facilidad por el sector del transporte por carretera y por las autoridades encargadas de velar por su cumplimiento.

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽³⁾, a la vista del texto conjunto aprobado el 8 de diciembre de 2005 por el Comité de Conciliación,

⁽¹⁾ DO C 51 E de 26.2.2002, p. 234.

⁽²⁾ DO C 221 de 17.9.2002, p. 19.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 14 de enero de 2003 (DO C 38 E de 12.2.2004, p. 152), Posición Común del Consejo de 9 de diciembre de 2004 (DO C 63 E de 15.3.2005, p. 11) y Posición del Parlamento Europeo de 13 de abril de 2005 (DO C 33 E de 9.2.2006, p. 425). Resolución legislativa del Parlamento Europeo de 2 de febrero de 2006 y Decisión del Consejo de 2 de febrero de 2006.

⁽⁴⁾ DO L 370 de 31.12.1985, p. 1. Reglamento modificado por la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 226 de 10.9.2003, p. 4).

⁽⁵⁾ DO L 80 de 23.3.2002, p. 35.

- (5) Las disposiciones del presente Reglamento relativas a las condiciones de trabajo no deben ser obstáculo al derecho de empresarios y trabajadores del sector a establecer, ya sea mediante negociación colectiva u otros medios, disposiciones más favorables para los trabajadores.
- (6) Es deseable definir claramente el ámbito de aplicación del presente Reglamento especificando las principales categorías de vehículos incluidas.
- (7) El presente Reglamento será aplicable al transporte por carretera que se realice sea exclusivamente dentro de la Comunidad sea entre la Comunidad, Suiza y los países que son parte contratante del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo.
- (8) El Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR), de 1 de julio de 1970, en su versión modificada, debe continuar aplicándose al transporte por carretera de mercancías y viajeros con vehículos matriculados en cualquier Estado miembro o en cualquier país que sea parte contratante del AETR, para la totalidad de un trayecto que discurra entre la Comunidad y un país tercero distinto de Suiza y los países que son parte contratante del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo o por el territorio de dichos países. Es esencial modificar el AETR tan pronto como sea posible, idealmente en el plazo de dos años a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento, para adaptar sus disposiciones al presente Reglamento.
- (9) En lo que respecta a los transportes efectuados por carretera por vehículos matriculados en un país tercero que no sea una parte contratante del AETR, las disposiciones del AETR deben aplicarse solamente a la parte del trayecto que discurra por la Comunidad o por los países que sean parte contratante del AETR.
- (10) Puesto que la materia del AETR está comprendida en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, la competencia para negociar y celebrar dicho Acuerdo corresponde a la Comunidad.
- (11) Cuando una modificación del régimen interno de la Comunidad en el sector considerado exija una modificación correspondiente del AETR, los Estados miembros deben emprender una acción común para que se realice dicha modificación en el marco del AETR lo antes posible y de conformidad con el procedimiento en él previsto.
- (12) La lista de excepciones debe actualizarse para reflejar la evolución del sector del transporte por carretera en los últimos diecinueve años.
- (13) Es necesario prever definiciones completas de los términos principales para facilitar la interpretación de las disposiciones del presente Reglamento y garantizar su aplicación uniforme. Además, hay que proponerse como objetivo conseguir que los organismos nacionales de control interpreten y apliquen de manera uniforme el presente Reglamento. La definición de «semana» contenida en el presente Reglamento no debe impedir que el conductor empiece su semana laboral en cualquier día de la semana.
- (14) Para garantizar una aplicación eficaz, es esencial que las autoridades competentes puedan determinar, al realizar controles en carretera y tras un período transitorio, que los tiempos de conducción y períodos de descanso se respetaron debidamente el día del control y los 28 días anteriores.
- (15) Es necesario clarificar y simplificar las normas básicas relativas a los tiempos de conducción para hacer posible una aplicación eficaz y uniforme de las mismas mediante el tacógrafo digital, de conformidad con lo establecido en el Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera ⁽¹⁾, y el presente Reglamento. Además, las autoridades de aplicación de los Estados miembros deben esforzarse por alcanzar una interpretación y aplicación comunes del presente Reglamento a través de un Comité permanente.
- (16) Con las normas del Reglamento (CEE) n° 3820/85 ha resultado posible fijar períodos diarios de conducción y pausas que permiten conducir durante demasiado tiempo sin una pausa completa, lo que va en detrimento de la seguridad vial y de las condiciones de trabajo del conductor. Es, por tanto, conveniente garantizar que las pausas partidas se organizan de forma que se evite el abuso.
- (17) El presente Reglamento está destinado a mejorar las condiciones sociales de los empleados a los que se aplica, así como a mejorar la seguridad general de las carreteras. Garantiza estos objetivos mediante las disposiciones relativas al tiempo máximo de conducción diaria, semanal y durante un período de dos semanas consecutivas, la disposición que obliga al conductor a tomar un período de descanso semanal normal, al menos una vez cada dos semanas consecutivas, y las disposiciones que prescriben que, en ningún caso, el período de descanso diario deberá ser inferior a un período ininterrumpido de nueve horas. Como estas disposiciones garantizan un descanso suficiente, y si además se tiene en cuenta la experiencia de las prácticas de aplicación de los últimos años, ya no es necesario un sistema de compensación por los períodos de descanso diario reducido.
- (18) Muchas operaciones de transporte en la Comunidad comprenden travesías en transbordador o trayectos por ferrocarril. Por consiguiente, deben establecerse disposiciones claras y apropiadas relativas a los períodos diarios de descanso y a las pausas en relación con esas operaciones.
- (19) A la vista del aumento del transporte transfronterizo de mercancías y viajeros, es deseable, en interés de la seguridad vial y de una mayor efectividad de los controles en carretera y en las instalaciones de las empresas, contabilizar y verificar el debido e íntegro cumplimiento de las normas pertinentes sobre los tiempos de conducción, los períodos de descanso y las pausas efectuados en otros Estados miembros o países terceros.

⁽¹⁾ DO L 370 de 31.12.1985, p. 8. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 432/2004 de la Comisión (DO L 71 de 10.3.2004, p. 3).

- (20) La responsabilidad de las empresas de transporte debe extenderse al menos a las personas físicas o jurídicas titulares de las mismas y no excluir los procesos o procedimientos administrativos contra aquellas personas físicas que sean autoras, instigadoras o cómplices de infracciones del presente Reglamento.
- (21) Es necesario que los conductores que trabajen para varias empresas de transporte faciliten a cada una de ellas información adecuada que les permita cumplir sus responsabilidades con arreglo al presente Reglamento.
- (22) Los Estados miembros deben mantener el derecho de adoptar determinadas medidas apropiadas para promover el progreso social y aumentar la seguridad vial.
- (23) Las excepciones nacionales deben reflejar los cambios en el sector del transporte por carretera y limitarse a aquellos elementos que ahora no están sujetos a la presión de la competencia.
- (24) Los Estados miembros deben establecer la normativa aplicable a los vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuyo recorrido no supere los 50 kilómetros. Dicha normativa debe proporcionar una protección adecuada por lo que respecta a los tiempos de conducción permitidos y a las pausas y los períodos de descanso obligatorios.
- (25) A fin de controlar la aplicación eficaz del Reglamento, es conveniente que todos los servicios regulares de transporte nacional e internacional de viajeros se controlen mediante un mismo tipo de aparato de registro.
- (26) Los Estados miembros deben determinar el régimen de sanciones aplicables en caso de incumplimiento del presente Reglamento y garantizar su ejecución. Las sanciones previstas deberán ser efectivas, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias. Entre las distintas medidas comunes que puedan imponer los Estados miembros en caso de que se detecte una infracción grave, debe figurar también la posibilidad de inmovilizar el vehículo. Las disposiciones del presente Reglamento relativas a las sanciones, procesos o procedimientos administrativos no afectarán a las normas nacionales sobre la carga de la prueba.
- (27) A fin de controlar de forma clara y eficaz la aplicación del Reglamento, es conveniente establecer disposiciones uniformes de responsabilidad aplicables a las empresas de transporte y a los conductores por infracción del mismo. Esta responsabilidad puede dar lugar a la imposición de sanciones penales, civiles o administrativas, según el Estado miembro de que se trate.
- (28) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, el establecimiento de una normativa comunitaria clara sobre los tiempos de conducción, pausas y los períodos de descanso para los conductores dedicados al transporte por carretera, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros porque es necesaria una actuación transnacional coordinada y, por consiguiente, puede lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar este objetivo.
- (29) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento con arreglo a la Decisión 1999/468/CE, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽¹⁾.
- (30) Dado que las disposiciones relativas a la edad mínima de los conductores se encuentran reguladas en la Directiva 2003/59/CE ⁽²⁾ y que éstas deben transponerse a más tardar el 2009, el presente Reglamento sólo precisa contener disposiciones transitorias relativas a la edad mínima de la tripulación.
- (31) El Reglamento (CEE) n° 3821/85 debe modificarse con el fin de esclarecer las obligaciones específicas de las empresas de transporte y de los conductores y fomentar la seguridad jurídica, así como para facilitar la aplicación de los límites de los tiempos de conducción y los períodos de descanso en los controles de carretera.
- (32) El Reglamento (CEE) n° 3821/85 debe modificarse también para garantizar la seguridad jurídica en relación con las nuevas fechas de introducción del tacógrafo digital y de la disponibilidad de las tarjetas de conductor.
- (33) La introducción del aparato de control en virtud del Reglamento (CE) n° 2135/98, que permite el registro electrónico de las actividades del conductor durante un período de 28 días en su tarjeta de conductor y de los datos del vehículo durante un período de 365 días, permitirá realizar en el futuro controles más rápidos y amplios en carretera.
- (34) La Directiva 88/599/CEE ⁽³⁾ prevé, para los controles en carretera, únicamente el control de los tiempos de conducción, los períodos de descanso diarios y las pausas. Con la introducción del aparato de control digital se registrarán de forma electrónica los datos del conductor y del vehículo, que podrán ser evaluados electrónicamente *in situ*. Con el tiempo, esto posibilitaría también un control sencillo de los períodos de descanso diario normales y reducidos, de los períodos de descanso semanal normales y reducidos, y de los descansos tomados como compensación.

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo (DO L 226 de 10.9.2003, p. 4). Directiva modificada por la Directiva 2004/66/CE del Consejo (DO L 168 de 1.5.2004, p. 35).

⁽³⁾ Directiva 88/599 del Consejo, de 23 de noviembre de 1988, sobre procedimientos uniformes para la aplicación del Reglamento (CEE) n° 3820/85, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, y del Reglamento (CEE) n° 3821/85, relativo al apartado de control en el sector de los transportes por carretera (DO L 325 de 29.11.1988, p. 55).

- (35) La experiencia indica que sólo puede lograrse el cumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento, y en especial del tiempo de conducción máximo prescrito durante un período de dos semanas, si se realizan controles eficaces y efectivos de la totalidad de dicho período.
- (36) La aplicación de la legislación sobre el tacógrafo digital debe ajustarse al presente Reglamento, a fin de lograr la máxima eficacia a la hora de ejercer el control y velar por el cumplimiento de determinadas disposiciones sociales relativas a los transportes por carretera.
- (37) Por razones de claridad y racionalización, conviene derogar el Reglamento (CEE) n° 3820/85 y sustituirlo por el presente Reglamento.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES PRELIMINARES

Artículo 1

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

Artículo 2

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

- a) de mercancías, cuando la masa máxima autorizada de los vehículos, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 3,5 toneladas, 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. El presente Reglamento se aplicará, con independencia del país en que esté matriculado el vehículo, al transporte por carretera que se efectúe:

- a) exclusivamente dentro de la Comunidad, o
- b) entre la Comunidad, Suiza y los países que sean parte contratante del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo.

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

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

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

Artículo 3

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

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

Artículo 4

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) «transporte por carretera»: todo desplazamiento realizado total o parcialmente por una carretera abierta al público de un vehículo, vacío o con carga, destinado al transporte de viajeros o de mercancías;
- b) «vehículo»: un vehículo de motor, un tractor, un remolque o un semirremolque o un conjunto de estos vehículos, tal como se definen dichos términos a continuación:
- «vehículo de motor»: todo vehículo provisto de un dispositivo de propulsión que circule por carretera por sus propios medios, distinto de los que se desplazan permanentemente sobre carriles, y destinado normalmente al transporte de viajeros o de mercancías,
 - «tractor»: todo vehículo provisto de un dispositivo de autopropulsión que circule por carretera, distinto de los que se desplazan permanentemente sobre carriles, y concebido especialmente para tirar de remolques, semirremolques, herramientas o máquinas, o para empujarlos o accionarlos,
 - «remolque»: todo vehículo de transporte destinado a ser enganchado a un vehículo de motor o a un tractor,
 - «semirremolque»: un remolque sin eje delantero, acoplado de forma que una parte importante de su peso y del peso de su carga sea soportada por el tractor o el vehículo de motor;
- c) «conductor»: toda persona que conduzca el vehículo, incluso durante un corto período, o que esté a bordo de un vehículo como parte de sus obligaciones para conducirlo en caso de necesidad;
- d) «pausa»: cualquier período durante el cual un conductor no pueda llevar a cabo ninguna actividad de conducción u otro trabajo y que sirva exclusivamente para su reposo;
- e) «otro trabajo»: cualquier actividad definida como tiempo de trabajo con arreglo al artículo 3, letra a), de la Directiva 2002/15/CE, salvo la conducción, incluido cualquier trabajo para el mismo u otro empresario dentro o fuera del sector del transporte;
- f) «descanso»: cualquier período ininterrumpido durante el cual un conductor pueda disponer libremente de su tiempo;
- g) «período de descanso diario»: el período diario durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un «período de descanso diario normal» o un «período de descanso diario reducido»:
- «período de descanso diario normal»: cualquier período de descanso de al menos 11 horas. Alternativamente, el período de descanso diario normal se podrá tomar en dos períodos, el primero de ellos de al menos tres horas ininterrumpidas y el segundo de al menos 9 horas ininterrumpidas,
 - «período de descanso diario reducido»: cualquier período de descanso de al menos 9 horas, pero inferior a 11 horas;
- h) «período de descanso semanal»: el período semanal durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un «período de descanso semanal normal» o un «período de descanso semanal reducido»:
- «período de descanso semanal normal»: cualquier período de descanso de al menos 45 horas,
 - «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) n° 3821/85, o
 - manualmente de conformidad con el artículo 16, apartado 2, del Reglamento (CEE) n° 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) n° 684/92 del Consejo, de 16 de marzo de 1992, por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses ⁽¹⁾;
- 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;

⁽¹⁾ DO L 74 de 20.3.1992, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Acta de adhesión de 2003.

- 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.

CAPÍTULO II

TRIPULACIÓN, TIEMPOS DE CONDUCCIÓN, PAUSAS Y PERÍODOS DE DESCANSO

Artículo 5

1. La edad mínima de los cobradores será de 18 años cumplidos.
2. La edad mínima de los ayudantes será de 18 años cumplidos. No obstante, cada Estado miembro podrá reducir la edad mínima de los ayudantes a 16 años cumplidos siempre que:
 - a) el transporte por carretera se efectúe dentro de un Estado miembro en un radio de acción de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación del vehículo, incluidos los términos municipales cuyo centro se encuentre en dicho radio;
 - b) sea con fines de formación profesional, y
 - c) se respeten los límites de las disposiciones nacionales en materia de empleo.

Artículo 6

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

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

2. El tiempo de conducción semanal no superará las 56 horas y no implicará que se exceda el tiempo semanal de trabajo máximo, fijado en la Directiva 2002/15/CE.
3. El tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas no será superior a 90 horas.
4. Los tiempos diario y semanal de conducción incluirán todas las horas de conducción en el territorio comunitario o de un país tercero.

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) n° 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.

Artículo 7

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

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

Artículo 8

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

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

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.

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.

Artículo 9

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.

CAPÍTULO III

RESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE

Artículo 10

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) n° 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) n° 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) n° 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) n° 3821/85.

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

CAPÍTULO IV

EXCEPCIONES

Artículo 11

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

Artículo 12

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

Artículo 13

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

- a) vehículos propiedad de las autoridades públicas, o alquilados sin conductor por éstas, utilizados para efectuar transportes por carretera que no compitan con transportistas profesionales;
- b) vehículos utilizados o alquilados sin conductor por empresas agrícolas, hortícolas, forestales, ganaderas o pesqueras para el transporte de mercancías dentro de un radio de hasta 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa en el marco de su propia actividad empresarial;
- c) los tractores agrícolas y los tractores forestales empleados en actividades agrícolas y forestales dentro de un radio de hasta 100 kilómetros del centro de explotación de la empresa que posee o arrienda el vehículo;
- d) vehículos o conjuntos de vehículos con una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados:
 - por proveedores del servicio universal en el sentido del artículo 2, punto 13, de la Directiva 97/67/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 1997, relativa a las normas comunes para el desarrollo del mercado interior de los servicios postales de la Comunidad y la mejora de la calidad del servicio ⁽¹⁾, para la entrega de envíos postales en el marco del servicio universal, 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 de basura a domicilio y de eliminación de residuos, 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.

⁽¹⁾ DO L 15 de 21.1.1998, p. 14. Directiva modificada en último lugar por el Reglamento (CE) n° 1882/2003 (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

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

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

- para los servicios nacionales regulares de transporte de viajeros cuyo horario esté confirmado por las autoridades (en cuyo caso sólo se permitirán excepciones referidas a las pausas), y
- para las operaciones de transporte por carretera nacional, por cuenta propia o ajena, que no tengan repercusión en el mercado único y sean necesarias para mantener determinados sectores de la industria en el territorio afectado y para las cuales las disposiciones derogatorias del presente Reglamento imponen un radio máximo de 100 kilómetros.

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

Artículo 14

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

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.

Artículo 15

Los Estados miembros velarán por que los conductores de los vehículos a los que se refiere el artículo 3, letra e), 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.

CAPÍTULO V

PROCEDIMIENTOS DE CONTROL Y SANCIONES

Artículo 16

1. Cuando no se haya instalado el aparato de control de conformidad con el Reglamento (CEE) n° 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.

Artículo 17

1. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión, mediante el acta tipo prevista en la Decisión 93/173/CEE⁽¹⁾, la información necesaria para que pueda redactar cada dos años un informe sobre la aplicación del presente Reglamento y del Reglamento (CEE) n° 3821/85 y sobre la evolución de la situación en los sectores correspondientes.

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

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

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

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

Artículo 18

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

Artículo 19

1. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento y del Reglamento (CEE) n° 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) n° 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) n° 3821/85 por parte de empresas o expedidores, transitarios, operadores turísticos, contratistas principales, subcontratistas y agencias de colocación de conductores.

Artículo 20

1. El conductor conservará todas las pruebas que le haya suministrado el Estado miembro respecto a las sanciones impuestas o a la iniciación de procesos o procedimientos administrativos durante el tiempo necesario para que esa misma infracción del presente Reglamento no pueda ya dar

lugar a un segundo proceso o procedimiento administrativo o a una segunda sanción de conformidad con las disposiciones del presente Reglamento.

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

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

Artículo 21

Para enfrentarse a los casos en que un Estado miembro considere que ha existido una infracción del presente Reglamento, que por su carácter pueda claramente poner en peligro la seguridad en la carretera, se deberá habilitar a la autoridad competente pertinente para proceder a la inmovilización del vehículo hasta que se haya subsanado la causa de la infracción. Los Estados miembros podrán obligar al conductor a tomar el período diario de descanso. Asimismo, los Estados miembros, cuando sea preciso, podrán retirar, suspender o restringir la autorización de una empresa, si ésta está establecida en dicho Estado miembro, o retirar, suspender o restringir el permiso de conducción de un conductor. La Comisión, de conformidad con el artículo 24, apartado 2, elaborará directrices, a fin de fomentar una aplicación armonizada del presente artículo.

Artículo 22

1. Los Estados miembros se prestarán asistencia mutua a los fines de la aplicación del presente Reglamento y del control correspondiente

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

- a) las infracciones de las normas establecidas en el capítulo II cometidas por no residentes y cualquier sanción impuesta por causa de las mismas;
- b) las sanciones aplicadas por un Estado miembro a sus residentes por causa de infracciones de dicho tipo cometidas en otros Estados miembros.

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

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

Artículo 23

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

Artículo 24

1. La Comisión estará asistida por el Comité creado en virtud del artículo 18, apartado 1, del Reglamento (CEE) n° 3821/85.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 3 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.
3. El Comité aprobará su reglamento interno.

Artículo 25

1. A petición de un Estado miembro, o por iniciativa propia, la Comisión:
 - a) examinará los casos específicos en que surjan diferencias en la aplicación y ejecución de las disposiciones del presente Reglamento y en particular lo relativo a los tiempos de conducción, pausas y períodos de descanso;
 - b) clarificará las disposiciones del presente Reglamento con objeto de promover un enfoque común.
2. En los casos a que se refiere el apartado 1, la Comisión tomará una decisión sobre un enfoque recomendado de conformidad con el procedimiento recogido en el artículo 24, apartado 2. La Comisión comunicará su decisión al Parlamento Europeo, al Consejo y a los Estados miembros.

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 26

El Reglamento (CEE) n° 3821/85 queda modificado de la manera siguiente:

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

«Artículo 2

A los efectos del presente Reglamento, serán de aplicación las definiciones que recoge el artículo 4 del Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n° 3821/85 y (CE) n° 2135/98 del Consejo (*).

(*) DO L 102 de 11.4.2006, p. 1»

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

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

según el Reglamento (CE) n° 561/2006, tendrán hasta el 31 de diciembre de 2007 para dar cumplimiento a este requisito.

2. Los Estados miembros podrán eximir del cumplimiento del presente Reglamento a los vehículos a que se refiere el artículo 13, apartados 1 y 3, del Reglamento (CE) n° 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) n° 561/2006.».

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

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

- 4) El artículo 15 se modifica como sigue:

— se añade un quinto párrafo al apartado 1:

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

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

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

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

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

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

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

- a) cuando el vehículo esté equipado con un aparato de control de conformidad con el anexo I, consignarse de forma legible y sin manchar las hojas, a mano, automáticamente o por otros medios, o
- b) cuando el vehículo esté equipado con un aparato de control de conformidad con el anexo IB, consignarse en la tarjeta de conductor utilizando el dispositivo de introducción manual previsto en el aparato de control.

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

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

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

(*) DO L 80 de 23.3.2002, p. 35.’

- el apartado 4 se suprime;
- el apartado 7 se sustituye por el texto siguiente:

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

- i) las hojas de registro de la semana en curso y las utilizadas por el conductor en los 15 días anteriores,
- ii) la tarjeta de conductor si posee una, y

- iii) cualquier registro manual e impresión realizada durante la semana en curso y los 15 días anteriores conforme a lo dispuesto por el presente Reglamento y el Reglamento (CE) n° 561/2006.

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

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

- i) la tarjeta de conductor si posee una,
- ii) cualquier registro manual e impresión realizada durante la semana en curso y los 15 días anteriores conforme a lo dispuesto por el presente Reglamento y el Reglamento (CE) n° 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) n° 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.».

Artículo 27

El Reglamento (CE) n° 2135/98 se modifica como sigue:

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

«1. a) A partir del vigésimo día de la publicación del Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n° 3821/85 y (CE) n° 2135/98 del Consejo (*), los vehículos que se pongan en circulación por primera vez deberán estar equipados con un aparato de control conforme a los requisitos del anexo IB del Reglamento (CEE) n° 3821/85.

(*) DO L 102 de 11.4.2006, p. 1.»

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

«2. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para poder expedir las tarjetas de conductor a más tardar a los veinte días de la publicación del Reglamento (CE) n° 561/2006.».

Artículo 28

Queda derogado el Reglamento (CEE) n° 3820/85 y sustituido por el presente Reglamento.

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

Artículo 29

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

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

Hecho en Estrasburgo, el 15 de marzo de 2006.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

J. BORRELL FONTELLES

Por el Consejo

El Presidente

H. WINKLER

**BOLETÍN
INFORMATIVO
Nº 115
ENERO 2008**

**COORDINACIÓN
SECRETARIADO
PERMANENTE
DEL
COMITÉ CONFEDERAL**

**REDACCIÓN
GABINETE JURÍDICO**

**IMPRESIÓN
SERVICIOS REPROGRÁFICOS
COMITÉ CONFEDERAL**

**REDACCIÓN
SAGUNTO, 15 - 1º
28010 MADRID**

**TEL.: 91 593 16 28
FAX.: 91 445 31 32**

**SECRETARIADO PERMANENTE
DEL COMITÉ CONFEDERAL
C/ SAGUNTO, 15 - 1º – 28010 MADRID**

**TFNOS.: 91 447 05 72 – 902 19 33 98
FAX.: 91 445 31 32**

CONFEDERACIÓN DE ANDALUCÍA

ALCALDE ISACIO CONTRERAS, 2 B - LOCAL 8
41003 SEVILLA

TEL.: 95 456 42 24

FAX.: 95 456 49 92

CONFEDERACIÓN DE ARAGÓN

C/ COSO, 157 - LOCAL IZQDA.
50001 ZARAGOZA

TEL.: 976 29 16 75

FAX.: 976 39 23 06

CONFEDERACIÓN DE ASTURIAS

C/ SANZ CRESPO, 3 - 3º Y 5º
33207 GIJON

TEL.: 98 534 34 67

FAX.: 98 534 34 56

CONFEDERACIÓN DE BALEARES

CAMÍ DE SON RAPINYA S/N
CTRO. COMERCIAL LOS ALMENDROS 2º
07013 PALMA DE MALLORCA

TEL.: 971 79 14 47

FAX.: 971 78 30 16

CONFEDERACIÓN DE CANARIAS

C/ TOMAS MORALES, 1
35003 LAS PALMAS

TEL.: 928 36 90 79

FAX.: 928 36 90 79

CONFEDERACIÓN DE CASTILLA Y LEÓN

C/ DOS DE MAYO, 15 - ENTREPLANTA
47004 VALLADOLID

TEL.: 983 39 91 48

FAX.: 983 20 03 82

CONFEDERACIÓN DE CATALUNYA

C/ VÍA LAYETANA, 18 - 9º
08003 BARCELONA

TEL.: 93 310 33 62

FAX.: 93 310 71 10

CONFEDERACIÓN DE EUSKADI

C/ BAILEN, 7 - ENTLO. DPTOS. 2, 3 Y 4
48003 BILBAO

TEL.: 94 416 95 40

FAX.: 94 416 51 51

CONFEDERACIÓN DE GALICIA

C/ URZAIZ, 73 - ENTLO. DCHA.
36204 VIGO

TEL.: 986 43 14 76

FAX.: 986 43 14 76

CONFEDERACIÓN DE MADRID - CASTILLA LA MANCHA

C/ ALENZA, 13 - BAJO
28003 MADRID

TEL.: 91 554 72 05

FAX.: 91 554 73 04

CONFEDERACIÓN DEL PAIS VALENCIÁ Y MURCIA

AVDA. DEL CID, 154 - BAJO
46014 VALENCIA

TEL.: 96 383 44 40

FAX.: 96 383 44 47

**PETICION DE EJEMPLARES: SECRETARÍA DE COMUNICACIÓN
sp-comunicacion@cgt.es**

**CONFEDERACIONES TERRITORIALES
COMITÉS CONFEDERALES**