

Bruselas, 4 de diciembre de 2023
(OR. en)

16343/23

**Expediente interinstitucional:
2023/0155(COD)**

**TRANS 571
SOC 849
CODEC 2382**

RESULTADO DE LOS TRABAJOS

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Delegaciones
N.º doc. prec.:	15972/23
N.º doc. Ción.:	9734/23
Asunto:	Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo relativo a los requisitos mínimos sobre las pausas y los períodos de descanso diarios y semanales mínimos en el sector del transporte discrecional de viajeros – Orientación general

Se remite en anexo a las delegaciones, a efectos de información, el texto sobre el cual el Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía (Transporte) alcanzó una orientación general sobre la propuesta de referencia en su sesión del 4 de diciembre de 2023.

2023/0155 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo relativo a los requisitos mínimos sobre las pausas y los períodos de descanso diarios y semanales mínimos en el sector del transporte discrecional de viajeros y en lo relativo a la facultad de los Estados miembros de imponer sanciones por las infracciones del Reglamento (UE) n.º 165/2014 cometidas en otro Estado miembro

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

¹ DO C de , p. .

² DO C de , p. .

- (1) A fin de crear un sector del transporte por carretera eficiente, seguro y socialmente responsable que garantice la no discriminación y atraiga a trabajadores cualificados, es de vital importancia que haya condiciones de trabajo adecuadas para los conductores y condiciones comerciales justas para las empresas de transporte por carretera. Por tanto, es esencial que las normas sociales de la Unión aplicables al sector del transporte por carretera sean claras, proporcionadas y adecuadas al objetivo que se persigue, que sean fáciles de aplicar y de hacer cumplir y que se apliquen de manera efectiva y coherente en toda la Unión.
- (2) Las normas sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales y sobre las pausas y los períodos de descanso diarios y semanales mínimos establecidas en el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo¹ se aplican a las empresas de transporte por carretera y a sus conductores, independientemente de que se dediquen al transporte de viajeros o mercancías o de que, en lo que respecta al transporte de viajeros, el transporte sea regular o discrecional.
- (3) Sin embargo, las especificidades del sector del transporte discrecional de viajeros por carretera no coinciden con las del transporte de mercancías por carretera ni con las del sector del transporte regular de viajeros por carretera. El transporte discrecional de viajeros por carretera se caracteriza por una alta estacionalidad y un tiempo de conducción variable, que dependen de las actividades turísticas realizadas por los viajeros. Este tipo de transporte debe tener en cuenta las solicitudes no programadas y espontáneas de los viajeros en lo que respecta a paradas adicionales y cambios en la ruta o en el horario, siempre que sea posible. Por lo general, el transporte discrecional de viajeros por carretera implica menos tiempo de conducción que el transporte de mercancías o los servicios regulares de autobús. Además, los conductores suelen dormir en hoteles y rara vez conducen por la noche. No obstante, durante la jornada pueden desempeñar algunas actividades adicionales, a menudo resultantes de interacciones con los viajeros.

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

- (4) La evaluación ex post del Reglamento (CE) n.º 561/2006 concluyó que algunas de las normas uniformes relativas a las pausas y los períodos de descanso mínimos no se ajustan a las especificidades de los servicios discrecionales de transporte de viajeros por carretera. Otras evaluaciones realizadas por la Comisión a este respecto han puesto de manifiesto que algunos de los requisitos del Reglamento (CE) n.º 561/2006 sobre las pausas y los períodos de descanso diarios y semanales son inadecuados y poco prácticos para los conductores y los operadores que se dedican al transporte discrecional de viajeros por carretera, ya que repercuten negativamente en la capacidad de organizar servicios discrecionales de transporte de viajeros que sean eficientes y de calidad, en las condiciones de trabajo de los conductores y, por consiguiente, en la seguridad vial.
- (5) Por consiguiente, conviene adaptar los requisitos relativos a las pausas y los períodos de descanso mínimos a los requisitos específicos de los servicios discrecionales de transporte de viajeros por carretera. También conviene armonizar las normas aplicables a los servicios discrecionales de transporte de viajeros por carretera nacionales e internacionales.
- (6) La flexibilización de las normas de programación de las pausas y los períodos de descanso diarios de los conductores que efectúen servicios discrecionales de transporte de viajeros por carretera no debe en modo alguno poner en peligro la seguridad de los conductores ni la seguridad vial, aumentar el nivel de fatiga de los conductores ni provocar un deterioro de las condiciones de trabajo. Por lo tanto, esta flexibilidad, que se aplicaría a los períodos de veinticuatro horas con tiempos acumulados de conducción menores a siete horas, no debe alterar las normas actuales sobre el total de pausas mínimas, sobre los períodos máximos de conducción diarios y semanales ni sobre el tiempo máximo de conducción quincenal. Las prescripciones mínimas relativas al tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera, según se establecen en la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹, también se deben seguir aplicando sin modificaciones.

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 de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera (DO L 80 de 23.3.2002, p. 35).

- (7) Para garantizar una definición uniforme de los servicios discrecionales de transporte de viajeros, es necesario aclarar que la definición establecida en el Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo¹ abarca tanto los servicios nacionales como los internacionales. También procede actualizar la referencia al Reglamento (CE) n.º 1073/2009, por el que se derogó el Reglamento (CEE) n.º 684/92 del Consejo².
- (8) Una mayor flexibilidad en la programación de las pausas para los conductores que realizan servicios discrecionales de transporte de viajeros por carretera no debe impedir que dichos conductores realicen pausas de la duración mínima necesaria para poder descansar adecuadamente. Por lo tanto, conviene fijar una duración mínima para cada pausa. De este modo, debe permitirse a los conductores que realizan servicios discrecionales de transporte de viajeros por carretera dividir su pausa obligatoria en pausas separadas de al menos quince minutos cada una, además de la otra posibilidad de dividir una pausa.
- (9) Para garantizar que no se abuse del aumento de la flexibilidad en la programación de los períodos de descanso de los conductores que prestan servicios discrecionales de transporte de viajeros por carretera, es esencial delimitar claramente el alcance de dicha flexibilidad y también prever controles adecuados. Por consiguiente, los conductores deben poder aplazar el inicio de sus períodos de descanso diarios un máximo de una hora, en los casos en que el período de conducción de ese día no haya superado las siete horas, y deben aplazar el inicio únicamente cuando se realicen servicios discrecionales únicos de seis días o más. Asimismo, durante el viaje completo, esta flexibilidad debe limitarse de modo que la excepción solo pueda utilizarse una vez, o dos veces en el caso de servicios discrecionales únicos de ocho días o más. El uso de la excepción no cambia el plazo máximo para el inicio de un período de descanso semanal. Además de los datos registrados por el tacógrafo, debe ser posible cotejar estas circunstancias con una copia impresa del aparato de control o del registro de servicio.

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

² Reglamento (CEE) n.º 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 (DO L 74 de 20.3.1992, p. 1).

- (10) Limitar la posibilidad de aplazar el período de descanso semanal hasta doce períodos consecutivos de veinticuatro horas exclusivamente a los servicios internacionales discrecionales de transporte de viajeros tiene un impacto negativo en términos de competencia leal y no falseada entre los operadores, sobre todo las pequeñas y medianas empresas. Los servicios nacionales discrecionales de transporte de viajeros también podrían prestar sus servicios en las mismas condiciones que los servicios internacionales discrecionales de transporte de viajeros en lo que respecta a la distancia recorrida, la duración o los servicios prestados a los viajeros. Por lo tanto, los servicios nacionales discrecionales de transporte de viajeros también deben beneficiarse de esta posibilidad.
- (10 *bis*) A fin de permitir que se realicen controles efectivos y eficientes del uso adecuado de la flexibilidad en la programación de las pausas y de la posibilidad de aplazar los períodos de descanso diarios y semanales en los servicios discrecionales de transporte de viajeros, los conductores deben llevar a bordo del vehículo, durante el trayecto completo, una «hoja de ruta» que contenga información básica sobre el viaje; ya se utiliza una hoja de ruta de este tipo en los servicios discrecionales internacionales de transporte de viajeros en virtud del Reglamento (CE) n.º 1073/2009. En consonancia con las disposiciones en materia de control del Reglamento (UE) n.º 165/2014 sobre la conservación de registros manuales, los conductores también deben llevar a bordo copias en papel o electrónicas de las hojas de ruta que abarquen el transporte ocasional realizado en los veintiocho días anteriores y, a partir del 31 de diciembre de 2024, en los cincuenta y seis días anteriores. Al revisar las especificaciones técnicas del tacógrafo, la Comisión debe incluir la posibilidad de registrar el tipo de servicio de transporte de viajeros (servicio regular o discrecional de transporte de viajeros).
- (10 *ter*) El Reglamento (CE) n.º 561/2006 exige a los Estados miembros que establezcan el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones de dicho Reglamento y del Reglamento (UE) n.º 165/2014 y que garanticen su aplicación. En su sentencia en el asunto C-906/19, el Tribunal de Justicia dejó claro que los Estados miembros no pueden imponer una sanción cuando descubran una infracción del Reglamento (UE) n.º 165/2014 cometida en el territorio de otro Estado miembro y para la que aún no se haya impuesto ninguna sanción, y reconoció en su apartado 45 que «en la medida en que este aspecto de la normativa vigente de la Unión puede tener efectos negativos en las condiciones de trabajo de los conductores y en la seguridad vial, corresponde al legislador de la Unión decidir sobre su posible modificación». Ya que las infracciones de estos dos Reglamentos a menudo se producen simultáneamente y dado que el objetivo del Reglamento (UE) n.º 165/2014 es garantizar el cumplimiento del Reglamento (CE) n.º 561/2006, conviene que la imposición de sanciones a una empresa o a un conductor por una infracción descubierta en el territorio de un Estado miembro, pero cometida en el territorio de otro Estado miembro, pueda referirse a las infracciones de ambos Reglamentos.

(11) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, garantizar la competencia leal y mejorar las condiciones de trabajo y la seguridad vial mediante la armonización de las normas relativas a las pausas y los períodos de descanso de los conductores que efectúan servicios discrecionales de transporte de viajeros por carretera y garantizar que los Estados miembros puedan imponer sanciones por las infracciones de las normas relativas a los tacógrafos descubiertas en su territorio, independientemente del lugar en que se hayan cometido dichas infracciones, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros debido a la naturaleza de los propios objetivos, sino que pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

(12) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en consecuencia,

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

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

1) El artículo 4 se modifica como sigue:

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

«n) “servicios regulares de transporte de viajeros”: los servicios nacionales e internacionales tal como se definen en el artículo 2, puntos 2 y 3, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo*;

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

b) se inserta la siguiente letra n *bis*) siguiente:

«n *bis*) “servicios discrecionales de transporte de viajeros”: los servicios nacionales e internacionales discrecionales conforme a su definición en el artículo 2, punto 4, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009;».

2) En el artículo 7, se añade el párrafo cuarto siguiente:

«En el caso de un conductor que efectúe un servicio discrecional de transporte de viajeros, la pausa a que se refiere el párrafo primero podrá sustituirse también por pausas de al menos quince minutos cada una, distribuidas durante el período de conducción a que se refiere el párrafo primero, de manera que se cumpla lo dispuesto en dicho párrafo, siempre que el tiempo total acumulado de conducción diario de ese día no supere las siete horas.».

3) El artículo 8 se modifica como sigue:

a) se inserta el apartado 2 *bis* siguiente:

«2 *bis*. Siempre que no se comprometa la seguridad vial, un conductor que efectúe un único servicio discrecional de transporte de viajeros de una duración de al menos seis períodos consecutivos de veinticuatro horas podrá eximirse del cumplimiento de lo dispuesto en el apartado 2, párrafo primero, tomando una vez el período de descanso diario en un plazo máximo de veinticinco horas desde el final del período de descanso diario o semanal anterior, siempre que el tiempo total acumulado de conducción de ese día no haya superado las siete horas. Cumpliendo las mismas condiciones, esta excepción podrá utilizarse dos veces en un único servicio discrecional de transporte de viajeros de una duración de al menos ocho períodos consecutivos de veinticuatro horas.»;

b) en el apartado 6 *bis*, la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«No obstante lo dispuesto en el apartado 6, un conductor que efectúe un único servicio discrecional de transporte de viajeros podrá aplazar el período de descanso semanal hasta doce períodos consecutivos de veinticuatro horas tras un período de descanso semanal normal previo, siempre que:»;

c) en el apartado 6 *bis*, se suprime la letra a).

4) En el artículo 16, se añaden los apartados siguientes:

«4. A efectos de los controles de carretera, el conductor deberá poder justificar el uso de las excepciones previstas en el artículo 7, apartado 4, y en el artículo 8, apartados 2 *bis* y 6 *bis*:

a) llevando a bordo del vehículo un formulario cumplimentado (“hoja de ruta”). La empresa de transporte es responsable de que el conductor disponga de las hojas de ruta cumplimentadas antes de cada viaje. La hoja de ruta contendrá como mínimo los siguientes datos:

i) el tipo de servicio;

ii) el itinerario principal, donde se incluyan las fechas del viaje;

iii) el o los transportistas implicados.

b) llevando a bordo copias en papel o electrónicas de las hojas de ruta que abarquen los veintiocho días anteriores y, a partir del 31 de diciembre de 2024, los cincuenta y seis días anteriores. Esta obligación dejará de aplicarse cuando el vehículo cuente con un tacógrafo que permita registrar el tipo de servicio de transporte de viajeros a que se refiere el apartado 5.

En el caso de los servicios nacionales, podrá utilizarse la hoja de ruta aplicable a los servicios internacionales, adaptada para indicar su uso para los servicios nacionales. La Comisión podrá, mediante un acto de ejecución, establecer el formato de la hoja de ruta para los servicios nacionales a fin de simplificar el control, si procede. Dicho acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 24, apartado 2 *bis*.

5. Para garantizar la aplicación y el cumplimiento uniformes del artículo 7, apartado 4, y del artículo 8, apartados 2 *bis* y 6 *bis*, la Comisión incluirá, en el momento en que se revise por primera vez el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión o cualquier otro acto de ejecución que lo sustituya, las especificaciones técnicas pertinentes que permitan registrar y almacenar datos del tacógrafo relativos al tipo de servicio de transporte de viajeros, a saber, si el servicio de transporte de viajeros es regular o discrecional. Los actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 24, apartado 2 *bis*; la fecha de aplicación de dichos actos de ejecución se fijará previa consulta a las partes interesadas pertinentes.».

5) En el artículo 19, apartado 2, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«2. Los Estados miembros permitirán a las autoridades competentes imponer sanciones a una empresa o a un conductor por las infracciones del presente Reglamento o del Reglamento (UE) n.º165/2014 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.».

Artículo 2

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

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo

La Presidenta / El Presidente

Por el Consejo

La Presidenta / El Presidente
