

Bruselas, 23 de enero de 2020
(OR. en)

Expedientes interinstitucionales:

2017/0121(COD)

2017/0122(COD)

2017/0123(COD)

5424/20

ADD 2

TRANS 25

SOC 29

EMPL 21

MI 11

COMPET 13

CODEC 37

NOTA PUNTO «I/A»

De: Secretaría General del Consejo

A: Comité de Representantes Permanentes (1.ª parte)/Consejo

N.º doc. Ción.: ST 9668/17

ST 9670/17

ST 9671/17

Asunto: Paquete de movilidad I:

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican el Reglamento (CE) n.º 1071/2009 y el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector

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

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2006/22/CE en lo relativo a los requisitos de control del cumplimiento y se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera

– Acuerdo político

La presente adenda se refiere a la propuesta de modificación de los Reglamentos sobre los tiempos de conducción y descanso y los tacógrafos.

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

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) Unas condiciones de trabajo adecuadas para los conductores y unas condiciones comerciales justas para las empresas de transporte por carretera son de vital importancia para la creación de un sector del transporte por carretera seguro, eficiente y socialmente responsable que garantice la no discriminación y atraiga a trabajadores cualificados. Para facilitar ese proceso, es esencial que las normas sociales de la Unión aplicables al sector del transporte por carretera sean claras, proporcionadas, adecuadas al objetivo que se persigue, fáciles de aplicar y hacer cumplir, y que se apliquen de manera efectiva y coherente en todo el territorio de la Unión.

¹ DO C de, p.

² DO C de, p.

- (2) Tras evaluar la eficacia y la eficiencia de la aplicación de las normas sociales vigentes de la Unión en el sector del transporte por carretera, y en particular del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo³, se han detectado algunas deficiencias en la aplicación del marco jurídico. La existencia de normas poco claras sobre el descanso semanal, las instalaciones de descanso y las pausas en la conducción en equipo, así como la ausencia de normas sobre el regreso de los conductores a su domicilio, conducen a interpretaciones y prácticas de control del cumplimiento divergentes en los Estados miembros. Varios Estados miembros han adoptado recientemente medidas unilaterales que aumentan aún más la inseguridad jurídica y la desigualdad de trato de los conductores y operadores. Por otra parte, los tiempos máximos de conducción por día y por semana son eficaces para mejorar las condiciones sociales de los conductores y la seguridad vial en general; son necesarios esfuerzos continuos para garantizar su cumplimiento.
- (3) Para fomentar la seguridad vial, es importante animar a las empresas de transporte a que adopten una cultura de seguridad que se aplique a todos los niveles. En particular, para evitar infracciones de las normas de conducción y descanso, o que se ponga en peligro la seguridad vial, no debe permitirse el vínculo entre la retribución basada en el rendimiento y el tiempo necesario para el transporte de pasajeros a su destino o para la entrega de mercancías.
- (4) La evaluación ex post del Reglamento (CE) n.º 561/2006 ha confirmado que el control incoherente e ineficaz del cumplimiento de las normas sociales de la Unión se debe principalmente a la falta de claridad de las normas, al uso ineficiente y desigual de los instrumentos de control y a la insuficiente cooperación administrativa entre los Estados miembros.
- (5) Con vistas a una mayor claridad y coherencia, debe definirse la exención del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 561/2006 para el uso no comercial de un vehículo.
- (6) Por otro lado, es fundamental contar con unas normas claras, adecuadas, proporcionadas y que se hagan cumplir de modo uniforme para alcanzar los objetivos estratégicos de mejorar las condiciones de trabajo de los conductores y, en particular, garantizar una competencia no falseada y leal entre los operadores y contribuir a la seguridad vial de todos los usuarios de la carretera.

³ 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).

- (7) El requisito vigente sobre las pausas resulta inadecuado y poco práctico para los conductores de un equipo. Por lo tanto, conviene que el requisito de registrar las pausas se adapte a las características específicas de las operaciones de transporte realizadas por conductores que conduzcan en equipo, sin poner en peligro la seguridad del conductor ni la seguridad vial.
- (8) Los conductores que se dedican al transporte internacional de mercancías a larga distancia pasan largos períodos alejados de su domicilio. Los requisitos vigentes sobre el descanso semanal normal pueden prolongar innecesariamente dichos períodos. Es deseable, por tanto, adaptar la disposición sobre el descanso semanal normal de modo que se facilite a los conductores la realización de las operaciones de transporte internacional cumpliendo las normas y la llegada a su domicilio para disfrutar de un descanso semanal normal, y que se les compensen plenamente todos los períodos de descanso semanal reducidos. Dadas las diferencias entre el transporte de mercancías y pasajeros, esta posibilidad no debe aplicarse a los conductores cuando se dedican al transporte de pasajeros.
- (9) Toda flexibilidad en la programación de los períodos de descanso de los conductores debe ser transparente y previsible para el conductor y no debe perjudicar en modo alguno la seguridad vial aumentando el nivel de fatiga de los conductores, ni debe deteriorar las condiciones de trabajo. Por lo tanto, esta flexibilidad no debe alterar el tiempo de trabajo actual del conductor o el tiempo máximo de conducción quincenal y debe someterse a normas más estrictas sobre la compensación de los descansos reducidos.
- (10) Es esencial controlar esta flexibilidad, así como definir claramente el ámbito de aplicación de la disposición, a fin de garantizar que no se abuse de ella. Por lo tanto, el ámbito de aplicación debe limitarse a los conductores que pasan los descansos semanales reducidos durante el período de referencia fuera de los Estados miembros. Esto puede comprobarse consultando los registros del tacógrafo tanto en carretera como en los locales, ya que contienen la ubicación del principio y del final del descanso y la información relativa a los conductores individuales.
- (11) Para garantizar un control eficaz del cumplimiento, es esencial que las autoridades competentes puedan determinar, al realizar controles en carretera, que se han respetado debidamente los tiempos de conducción y los períodos de descanso tanto el día del control como en los cincuenta y seis días anteriores.

- (12) Los rápidos avances tecnológicos están dando lugar a una progresiva automatización de los sistemas de conducción que requieren menos aportaciones o ninguna aportación directa por parte de los conductores. Para hacer frente a estos cambios, puede ser necesario adaptar la legislación vigente, incluidas las normas sobre los tiempos de conducción y descanso, a fin de garantizar la seguridad vial, la igualdad de condiciones y la mejora de las condiciones de trabajo, al tiempo que se permite a la Unión ser pionera en nuevas tecnologías y prácticas innovadoras. Por consiguiente, la Comisión debe presentar un informe de evaluación sobre el uso de los sistemas de conducción autónoma en los Estados miembros, incluidos los beneficios de las tecnologías de conducción autónoma. Ese informe debe ir acompañado, si procede, de una propuesta legislativa.
- (13) Para fomentar el progreso social, conviene especificar el lugar en que puede tomarse el descanso semanal garantizando que los conductores disfruten de condiciones de descanso adecuadas. La calidad del alojamiento resulta de especial importancia durante el descanso semanal normal, que los conductores han de disfrutar fuera de la cabina del vehículo en un alojamiento adecuado que será pagado por el empresario. Para garantizar unas condiciones laborales adecuadas y la seguridad de los conductores, procede aclarar el requisito de proporcionar a los conductores un alojamiento de calidad y adaptado a ambos sexos para sus períodos de descanso semanal normal si se toman fuera del domicilio.
- (14) Es necesario asimismo disponer que los operadores organicen el trabajo de los conductores de tal manera que los períodos fuera del domicilio no sean excesivamente largos y que los conductores puedan disfrutar de períodos de descanso largos en compensación por los períodos reducidos de descanso semanal. La organización del regreso debe permitir que se alcance un centro de operaciones de la empresa en su Estado miembro de establecimiento o el lugar de residencia del conductor y que los conductores tengan libertad de elegir en qué lugar pasar su período de descanso. A fin de demostrar que el operador cumple sus obligaciones en relación con la organización del regreso periódico, el operador debe poder utilizar registros de tacógrafos, registros de servicio de los conductores u otra documentación. Dichas pruebas deben estar disponibles en sus locales, para presentarlas si así lo solicitan las autoridades de control.

- (15) Mientras que el descanso semanal normal y los períodos de descanso más largos no pueden tomarse en el vehículo o en una zona de estacionamiento, sino únicamente en un espacio adecuado, que puede ser adyacente a una zona de estacionamiento, es de suma importancia permitir a los conductores localizar zonas de estacionamiento seguras y protegidas que proporcionen niveles adecuados de seguridad e instalaciones adecuadas. La Comisión ya ha estudiado cómo fomentar el acondicionamiento de zonas de estacionamiento de buena calidad, incluidos los requisitos mínimos necesarios. Por tanto, la Comisión debe elaborar normas para la seguridad y protección de las zonas de estacionamiento. Dichas normas deben contribuir a promover zonas de estacionamiento de gran calidad. Las normas pueden revisarse para facilitar un mejor acceso a los combustibles alternativos, en consonancia con unas políticas que desarrollen dichas infraestructuras. También es importante que las zonas de estacionamiento se mantengan libres de hielo y nieve.
- (16) Las zonas de estacionamiento seguras y protegidas deberán someterse a procedimientos de inspección que les permitan obtener una certificación de conformidad con las normas de la UE y cuyo objetivo es también garantizar que tales zonas siguen cumpliendo dichas normas. Así pues, la Comisión debe encargarse de preparar un procedimiento de certificación para el acondicionamiento de zonas de estacionamiento seguras y protegidas en la Unión.
- (17) En aras de la seguridad vial y el control del cumplimiento, todos los conductores deben tener pleno conocimiento de las normas sobre conducción y períodos de descanso y de los peligros de la fatiga. A este respecto, es importante disponer de información de fácil acceso sobre las instalaciones de descanso disponibles. Por consiguiente, la Comisión debe facilitar información sobre las zonas de estacionamiento seguras y protegidas a través de un sitio web de uso fácil. Esta información debe mantenerse actualizada.

- (18) A fin de garantizar la seguridad y la protección permanentes de las zonas de estacionamiento, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta al establecimiento de normas para el nivel de servicio en las zonas de estacionamiento seguras y protegidas, así como procedimientos para certificar la seguridad y la protección de las zonas de estacionamiento. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación*. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.
- (19) Las directrices sobre la RTE-T revisadas, establecidas en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴, prevén el acondicionamiento de zonas de estacionamiento en las autopistas aproximadamente cada 100 km para que los usuarios comerciales de la carretera dispongan de un espacio de estacionamiento que cuente con un nivel adecuado de seguridad y protección. Con el fin de acelerar y promover la construcción de infraestructuras de estacionamiento adecuadas, es importante que haya suficientes oportunidades de cofinanciación por parte de la Unión, de conformidad con los actos jurídicos actuales y futuros de la Unión que establezcan las condiciones de dicha ayuda financiera.
- (20) Muchas operaciones de transporte por carretera en la Unión comprenden travesías en transbordador o trayectos por ferrocarril. Por consiguiente, deben establecerse disposiciones claras y apropiadas relativas a los períodos de descanso y a las pausas en relación con esas operaciones.

* DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

⁴ Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

- (21) Los conductores se enfrentan a circunstancias imprevisibles que hacen imposible llegar a un destino deseado para tomar un descanso semanal sin infringir las normas de la Unión. Es deseable facilitar la tarea de los conductores de hacer frente a esas circunstancias y permitirles llegar a su destino para disfrutar de un descanso semanal. Estas circunstancias excepcionales son circunstancias repentinas que resultan inevitables y no se pueden prever, y en las que de forma inesperada se vuelve imposible aplicar la totalidad de las disposiciones del Reglamento durante un breve período de tiempo. Por lo tanto, no pueden invocarse de manera sistemática tales circunstancias para evitar el cumplimiento del presente Reglamento. Para garantizar un correcto control del cumplimiento, el conductor debe documentar las circunstancias excepcionales que den lugar a la no aplicación de las normas. Además, debe garantizarse mediante una salvaguardia que el tiempo de conducción no sea excesivo.
- (22) Para reducir y evitar prácticas de control del cumplimiento divergentes, así como para mejorar la eficacia y la eficiencia del control del cumplimiento transfronterizo, es fundamental establecer normas claras sobre la cooperación administrativa periódica entre los Estados miembros.
- (23) Los Estados miembros deben adoptar todas las medidas necesarias para garantizar la aplicación del régimen de sanciones aplicable a las infracciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006 y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 de manera efectiva, proporcionada y disuasoria. Es importante garantizar que los profesionales puedan acceder fácilmente a la información sobre las sanciones aplicables en los Estados miembros. La Autoridad Laboral Europea podría facilitar esta información a través del sitio web único de la Unión, establecido por el Reglamento (UE) 2018/1724, que funciona como un portal único de acceso a las fuentes y servicios de información, a escala nacional y de la Unión, en todas las lenguas oficiales de la Unión.
- (24) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la aplicación del Reglamento (CE) n.º 561/2006, deben conferirse competencias de ejecución a la Comisión con objeto de aclarar algunas de las disposiciones de dicho Reglamento y de establecer enfoques comunes sobre su aplicación y el control de su cumplimiento. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011⁵.

⁵ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (25) Para mejorar la rentabilidad del control del cumplimiento de las normas sociales deben aprovecharse plenamente los sistemas de tacógrafos actuales e inteligentes, y el tacógrafo inteligente también debe ser obligatorio para los vehículos comerciales ligeros por encima de un peso determinado que operen por cuenta ajena en el sector del transporte internacional. Por consiguiente, procede mejorar las funciones del tacógrafo para poder lograr un posicionamiento más preciso.
- (26) La rentabilidad del control del cumplimiento de las normas sociales, el rápido desarrollo de las nuevas tecnologías y la digitalización en toda la economía de la Unión y la necesidad de una igualdad de condiciones entre empresas en el transporte internacional por carretera hacen que sea necesario acortar el período transitorio para la instalación del tacógrafo inteligente en los vehículos matriculados. El tacógrafo inteligente contribuirá a la simplificación de los controles y, de este modo, facilitará el trabajo de las autoridades nacionales.
- (27) Para garantizar que los conductores, los operadores y las autoridades de control se beneficien lo antes posible de las ventajas de los tacógrafos inteligentes, y en particular del registro automático de los cruces de fronteras, la flota de vehículos existente debe equiparse de dichos aparatos en un plazo adecuado tras la entrada en vigor de las disposiciones técnicas específicas, garantizando así suficiente tiempo para su preparación.
- (28) En los vehículos que no vayan equipados con un tacógrafo inteligente, el cruce de las fronteras de los Estados miembros debe registrarse en el tacógrafo en el lugar de parada lo más cercano posible a la frontera o una vez cruzada la frontera.
- (29) El registro de actividades en el tacógrafo es una parte importante del trabajo de los conductores. Por lo tanto, es fundamental que los conductores reciban la formación adecuada sobre cómo utilizar las nuevas características de los tacógrafos que se están introduciendo en el mercado. Los empresarios deben asumir los costes relacionados con esta formación.

- (30) Los agentes de control que verifican el cumplimiento de la legislación pertinente de la Unión en el sector del transporte por carretera se enfrentan a dificultades debido a la variedad de los dispositivos de tacógrafo en uso y a la rápida evolución y sofisticación de las técnicas de manipulación. Este es el caso, en particular, cuando dichos controles se efectúan en carretera. Por lo tanto, es fundamental que los agentes de control reciban la formación adecuada para garantizar que estén al día con los últimos avances tecnológicos y técnicas de manipulación.
- (31) Para reducir la carga que supone para operadores y autoridades de control el que un agente de control desprecinte el tacógrafo a efectos de control, deberá permitirse que el agente vuelva a precintarlo en determinadas circunstancias debidamente documentadas.
- (32) Teniendo en cuenta la continua evolución tecnológica, la Comisión está estudiando la posibilidad de desarrollar nuevas soluciones técnicas que ofrezcan las mismas ventajas y seguridad que las ofrecidas por el tacógrafo inteligente, con los mismos o menores costes asociados.
- (33) Es importante que los transportistas por carretera con sede en terceros países estén sujetos a reglamentos equivalentes a esta legislación al realizar operaciones de transporte por carretera en el territorio de la UE. La Comisión debe evaluar el cumplimiento de este principio a escala de la UE y proponer soluciones adecuadas que negociará la UE en el contexto del AETR.
- (34) El transporte de mercancías es distinto del transporte de viajeros. Por consiguiente, la Comisión debe evaluar si cabría adoptar normas más adecuadas para el transporte de pasajeros, especialmente en el caso de los servicios discrecionales, tal y como se definen en el artículo 2, punto 4, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, 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.
- (35) Por tanto, deben modificarse en consecuencia los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

⁶ Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

Artículo 1

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

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

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

-1 *bis*) En el artículo 3, la letra a *bis*) se sustituye por el texto siguiente:

«a *bis*) vehículos o conjuntos de vehículos con una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados para el transporte de materiales, equipos o maquinaria para uso del conductor en el ejercicio de su profesión, o para la entrega de mercancías producidas artesanalmente cuando el transporte no se realice por cuenta ajena y no supere un radio de hasta cien kilómetros alrededor del centro de operaciones de la empresa, y a condición de que la conducción del vehículo no constituya la actividad principal del conductor;».

- 1 *bis bis*) En el artículo 3, se inserta la letra siguiente:

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

- 1) En el artículo 4, se añade la letra siguiente:

«r) "transporte no comercial": todo transporte por carretera, excepto el transporte por cuenta ajena o por cuenta propia, por el que no se reciba remuneración directa o indirecta alguna y que no genere, directa o indirectamente, ningún tipo de ingresos para el conductor del vehículo o terceros y en el que no exista vínculo con una actividad profesional o comercial.».
- 2) El artículo 6, apartado 5, se sustituye por el texto siguiente:

«El conductor deberá registrar como "otro trabajo" cualquier período que transcurra tal como se describe en el artículo 4, letra e), así como cualquier período durante el que conduzca un vehículo utilizado para operaciones comerciales que no entren dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, y deberá registrar cualquier "tiempo de disponibilidad" tal como se define en el artículo 3, letra b), de la Directiva 2002/15/CE, de conformidad con el artículo 34, apartado 5, letra b), inciso iii), del Reglamento (UE) n.º 165/2014. Este registro deberá introducirse manualmente en una hoja de registro, en una impresión o utilizando los recursos manuales de introducción de datos del aparato de control.».
- 3) En el artículo 7, se añade el párrafo tercero siguiente:

«Un conductor que participe en la conducción en equipo podrá hacer una pausa de cuarenta y cinco minutos en un vehículo conducido por otro conductor, a condición de que no se dedique a asistir a este último.».
- 4) El artículo 8 se modifica como sigue:
 - a) el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

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

dos períodos de descanso semanal normal, o

un período de descanso semanal normal y un período de descanso semanal reducido de al menos veinticuatro horas.
El período de descanso semanal tendrá que comenzarse antes de que hayan concluido seis períodos consecutivos de veinticuatro horas desde el final del anterior período de descanso semanal.

No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, un conductor que efectúe transportes internacionales de mercancías podrá, fuera del Estado miembro de establecimiento, tomar dos períodos consecutivos de descanso semanal reducido, siempre que, por cada cuatro semanas consecutivas, el conductor tome al menos cuatro períodos de descanso semanal, de los cuales al menos dos deberán ser períodos de descanso semanal normal.

A efectos del presente apartado, se considerará que un conductor efectúa transportes internacionales siempre que el conductor inicie los dos períodos consecutivos de descanso semanal reducido fuera del Estado miembro de establecimiento del empresario y del lugar de residencia del conductor.»;

b) se inserta el apartado siguiente:

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

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

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

«Los períodos de descanso semanal normal y cualquier descanso semanal de más de cuarenta y cinco horas que se tomen para compensar períodos previos de descanso semanal reducido no podrán tomarse en un vehículo. Deberán tomarse en un alojamiento apropiado y adaptado a ambos sexos que disponga de instalaciones sanitarias y para pernoctar adecuadas.

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

d) se inserta el apartado siguiente:

«8 *bis.* La empresa de transporte organizará el trabajo del conductor de tal manera que este pueda regresar al centro de operaciones del empresario en el que normalmente tiene su base el conductor y en el que empieza el período de descanso semanal, en el Estado miembro de establecimiento del empresario, o al lugar de residencia del conductor dentro de cada período de cuatro semanas consecutivas, a fin de disfrutar al menos de un período de descanso semanal normal o de un descanso semanal de más de cuarenta y cinco horas tomado para compensar un descanso semanal reducido.

No obstante, cuando el conductor haya tomado dos períodos consecutivos de descanso semanal reducido con arreglo al artículo 8, apartado 6, la empresa de transporte organizará el trabajo del conductor de tal modo que este pueda regresar antes del comienzo del período de descanso semanal normal de más de cuarenta y cinco horas que tome como compensación. La empresa documentará la manera en que da cumplimiento a esta obligación y conservará esta documentación en sus locales para presentarla cuando la soliciten las autoridades de control.»;

d bis) se añade el apartado siguiente:

«9 *bis.* El ... [dos años después de la entrada en vigor del presente Reglamento modificativo] a más tardar, la Comisión evaluará si pueden adoptarse normas más adecuadas para los conductores que prestan servicios discrecionales de transporte de pasajeros, según la definición del artículo 2, punto 4, del 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, e informará de ello al Parlamento y al Consejo.».

5) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 8 bis
Zonas de estacionamiento

1. La Comisión velará por que la información sobre las zonas de estacionamiento seguras y protegidas sea fácilmente accesible para los conductores dedicados al transporte por carretera de mercancías y pasajeros. Para ello, la Comisión publicará una lista de todas las zonas de estacionamiento que hayan sido certificadas, con el fin de facilitar información adecuada a los conductores sobre:
 - detección y prevención de intrusiones,
 - iluminación y visibilidad,
 - punto de contacto y procedimientos de emergencia,
 - instalaciones sanitarias adaptadas a ambos sexos,
 - posibilidades de comprar comida y bebidas,
 - conexiones que posibiliten la comunicación,
 - fuentes de alimentación.

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

2. La Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 23 *bis* para establecer normas más detalladas sobre el nivel de servicio y de seguridad con respecto a los elementos enumerados en el apartado 1 y los procedimientos de certificación de las zonas de estacionamiento.
3. Todas las zonas de estacionamiento que hayan sido certificadas podrán indicar que están certificadas de conformidad con las normas y procedimientos de la Unión.

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

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

5) En el artículo 9, se sustituye el apartado 1 por el texto siguiente:

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

Con respecto a los períodos de descanso semanal normal, dicha excepción solo se aplicará a los viajes en transbordador o en tren si: a) la duración prevista del viaje es de por lo menos ocho horas; y b) el conductor tiene acceso a una cabina para pernoctar en el transbordador o en el tren.».

5 bis) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 9 bis

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

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

- «1. Las empresas de transporte no remunerarán a los conductores asalariados o que estén a su servicio, ni siquiera mediante concesión de primas o incrementos salariales, en función de las distancias recorridas, la rapidez de la entrega y/o el volumen de las mercancías transportadas, si dichas remuneraciones fueran de tal naturaleza que pudiesen comprometer la seguridad en carretera y/o fomentar las infracciones del presente Reglamento.»

6) En el artículo 12, se añade el apartado siguiente:

«Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera, el conductor también podrá, en circunstancias excepcionales, no aplicar el artículo 6, apartados 1 y 2, ni el artículo 8, apartado 2, así como superar el tiempo de conducción diario y semanal en un máximo de una hora para llegar al centro de operaciones del empresario o a su lugar de residencia para disfrutar de un descanso semanal.

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

El conductor deberá señalar el motivo de la excepción manualmente 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 a destino o al punto de parada adecuado.

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

7) El artículo 13, apartado 1, se modifica como sigue:

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

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

b) se inserta la letra siguiente:

«p bis) vehículos o conjuntos de vehículos que transporten maquinaria de construcción para una empresa de construcción dentro de un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de operaciones de la empresa a condición de que la conducción de los vehículos no constituya la actividad principal del conductor;»;

c) se añade la letra q) siguiente:

«q) vehículos usados para transportar hormigón preamasado.».

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

«2. En casos de urgencia, los Estados miembros podrán establecer, en circunstancias excepcionales, una excepción provisional no superior a treinta días, que se justificará debidamente y se notificará inmediatamente a la Comisión. La Comisión publicará inmediatamente esta información en un sitio web público.».

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

«Artículo 15

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

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

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

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

- «1. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento y del Reglamento (UE) n.º 165/2014 y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Dichas sanciones deberán ser eficaces y proporcionadas a la gravedad de las infracciones, tal como se indica en el anexo III de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁷, disuasorias y no discriminatorias. Ninguna infracción del presente Reglamento y del Reglamento (UE) n.º 165/2014 será objeto de más de una sanción o procedimiento administrativo. Los Estados miembros notificarán a la Comisión, a más tardar en la fecha mencionada en el artículo 29, párrafo segundo, esas normas y medidas, junto con el método y los criterios elegidos a nivel nacional para evaluar su proporcionalidad. Los Estados miembros notificarán sin demora toda modificación posterior que les afecte. La Comisión informará a los Estados miembros de esas normas y medidas, así como de cualquier modificación de las mismas. La Comisión velará por que esta información se publique en un sitio web público específico en todas las lenguas oficiales de la UE, que contenga información detallada sobre dichas sanciones aplicables en los Estados miembros de la UE.».

11) El artículo 22 se modifica como sigue:

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

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

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

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

⁷ Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) n.º 3820/85 y (CEE) n.º 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 35).

- c) se insertan los apartados 3 *bis* y 3 *ter* siguientes:

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

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

- 11 *bis*) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 23 bis

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 8 *bis* se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir de ... [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento modificativo].
La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.
3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 8 *bis* podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación*.

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

DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.».

11 *ter*) En el artículo 24, se inserta el apartado siguiente:

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

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

«2. En los casos a que se refiere la letra b) del apartado 1, la Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan planteamientos comunes de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 24, apartado 2 *bis*.».

Artículo 2

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

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

«1. 1. El presente Reglamento establece las obligaciones y requisitos relacionados con la fabricación, instalación, utilización, ensayo y control de los tacógrafos empleados en el transporte por carretera, a fin de comprobar el cumplimiento del Reglamento (CE) n.º 561/2006, el Reglamento (CE) n.º 1071/2009, el Reglamento (CE) n.º 1072/2009, el Reglamento (CE) n.º 1073/2009, la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y el Consejo⁸, así como la Directiva 2014/67/UE en lo que se refiere al desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera, la Directiva por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el transporte por carretera, la Directiva 92/6/CEE del Consejo⁹ y la Directiva 92/106/CEE¹⁰

-1 bis) En el artículo 3, el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. A más tardar tres años después del final del año en que entren en vigor las disposiciones específicas mencionadas en el artículo 11, párrafo primero, segunda frase, que establecen especificaciones para el registro de los cruces de frontera y actividades adicionales, los siguientes vehículos que operen en un Estado miembro distinto de aquel en el que estén matriculados deberán estar provistos de un tacógrafo inteligente de conformidad con los artículos 8, 9 y 10 del presente Reglamento:

a) los vehículos provistos de un tacógrafo analógico;

⁸ 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).

⁹ Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad (DO L 57 de 2.3.1992, p. 27).

¹⁰ Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

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

4 *bis*. A más tardar cuatro años después de la entrada en vigor de las disposiciones específicas mencionadas en el artículo 11, párrafo primero, segunda frase, que establecen especificaciones para el registro de los cruces de frontera y actividades adicionales, los vehículos provistos de un tacógrafo inteligente que cumpla las especificaciones del anexo I C del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión que operen en un Estado miembro distinto de aquel en el que estén matriculados deberán estar provistos de un tacógrafo inteligente de conformidad con los artículos 8, 9 y 10 del presente Reglamento.».

-1 *ter*) En el artículo 4, apartado 2, se inserta el siguiente guion:

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

-1 *quater*) El artículo 7 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 7
Protección de datos

1. Los Estados miembros garantizarán que el tratamiento de datos personales en el contexto del presente Reglamento se efectúe al solo efecto de comprobar el cumplimiento del presente Reglamento y el Reglamento (CE) n.º 561/2006, el Reglamento (CE) n.º 1071/2009, el Reglamento (CE) n.º 1072/2009, el Reglamento (CE) n.º 1073/2009, la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, así como la Directiva 2014/67/UE en lo que se refiere al desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera, la Directiva por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el transporte por carretera, la Directiva 92/6/CEE del Consejo y la Directiva 92/106/CEE del Consejo.»
2. Los Estados miembros velarán en particular por que se protejan los datos personales de cualquier uso distinto de los estrictamente relacionados con los actos jurídicos de la Unión contemplados en el apartado 1, en relación con:
 - el uso de un sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) para el registro de los datos de posición, de conformidad con el artículo 8;
 - el uso de comunicación a distancia con fines de control, de conformidad con el artículo 9, el uso de tacógrafos con una interfaz, de conformidad con el artículo 10, el intercambio electrónico de información sobre tarjetas de conductor, con arreglo al artículo 31, y en particular todo intercambio transfronterizo de dichos datos con terceros países;
 - la conservación de registros por parte de las empresas de transporte, de conformidad con el artículo 33.
3. Los tacógrafos digitales deberán estar concebidos de manera que se garantice la protección de la intimidad. Solo se tratarán los datos que sean necesarios para los objetivos contemplados en el apartado 1.
4. Los propietarios de vehículos, las empresas de transporte y cualquier otra entidad implicada cumplirán las disposiciones pertinentes en materia de protección de datos personales, según proceda.»

1) El artículo 8, apartado 1, se modifica como sigue:

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

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

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

b) en el párrafo segundo se añade la siguiente frase:

«Sin embargo, el registro de los cruces de frontera y de las actividades adicionales mencionadas en el segundo y tercer guion del párrafo primero se aplicará a vehículos matriculados en un Estado miembro por primera vez dos años después de la entrada en vigor de las disposiciones específicas mencionadas en el artículo 11, párrafo primero, segunda frase, sin perjuicio de la obligación de retroadaptar más adelante determinados vehículos de conformidad con el artículo 3, apartado 4.»;

-1 *bis*) se inserta el párrafo siguiente:

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

1 *bis*) El artículo 9 se modifica como sigue:

- a) en el apartado 2, la primera frase se modifica como sigue:

«Tres años tras la entrada en vigor de las disposiciones específicas mencionadas en el artículo 11, párrafo primero, segunda frase, que establecen especificaciones para el registro del cruce de fronteras y de las actividades adicionales a que se refieren el segundo y tercer guion del artículo 8, apartado 1, los Estados miembros dotarán a sus autoridades de control, en la medida adecuada, de los aparatos de teledetección temprana necesarios para permitir la comunicación de datos a que se refiere el presente artículo, teniendo en cuenta sus requisitos y estrategias específicos de control del cumplimiento.»;

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

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

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

«- superación del tiempo máximo de conducción.».

1*bis bis*) En el artículo 10, se añade el apartado siguiente:

- «2. Los tacógrafos de vehículos matriculados por primera vez en un Estado miembro dos años después de la entrada en vigor de las disposiciones específicas mencionadas en el artículo 11, párrafo primero, segunda frase, que establecen especificaciones para el registro del cruce de fronteras y de las actividades adicionales mencionadas en el segundo y tercer guion del artículo 8, apartado 1, estarán dotados de la interfaz a que hace referencia el apartado 1.».

1 *bis ter*) En el artículo 11, tras la primera frase del párrafo primero, se insertan las siguientes frases:

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

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

1 *bis quater*) En el artículo 22, apartado 5, los dos últimos párrafos se sustituyen por el texto siguiente:

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

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

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

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

1 *bis quinquies*) En el artículo 26, se añade el apartado siguiente:

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

1 *ter*) En el artículo 34, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«Los conductores utilizarán hojas de registro o tarjetas de conductor todos los días que conduzcan, a partir del momento en que se hagan cargo del vehículo. No se retirará la hoja de registro o tarjeta de conductor antes de que finalice el período de trabajo diario, excepto si se autoriza dicha retirada, o si es necesario introducir el símbolo tras haber cruzado una frontera. No se podrá utilizar ninguna hoja de registro o tarjeta de conductor para un período más largo del previsto en ellas.».

1 *quater*) En el artículo 34, apartado 6, se añade la siguiente letra f):

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

1 *septies*) En el artículo 34, apartado 5, letra b), el inciso iv se sustituye por el texto siguiente:

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

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

2) En el artículo 34, apartado 7, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

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

A más tardar [dieciocho meses tras la entrada en vigor de la Directiva por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de conductores en el transporte por carretera] el conductor también introducirá el símbolo del país en el que entre el conductor después de cruzar una frontera de un Estado miembro al principio de la primera parada del conductor en ese Estado miembro. Dicha primera parada se realizará en el lugar de parada lo más cercano posible a la frontera o una vez cruzada la frontera. Cuando el cruce de la frontera de un Estado miembro se produzca a bordo de un transbordador o tren, el conductor introducirá el símbolo del país en el puerto o la estación de llegada.

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

3) El artículo 36 se modifica como sigue:

a) el apartado 1, inciso i), se sustituye por el texto siguiente:

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

b) el apartado 1, inciso iii), se sustituye por el texto siguiente:

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

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

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

Artículo 3

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

El artículo 1, apartado 9 *bis*, y el artículo 2, apartado 3, serán de aplicación a partir del 31.12.2024. Hasta esa fecha se aplicarán el artículo 16, apartado 3, letra a), del Reglamento (CE) n.º 561/2006 y el artículo 36, apartado 1, incisos i) y ii), y apartado 2, inciso ii), del Reglamento (UE) n.º 165/2014, en su redacción anterior a las modificaciones introducidas por el presente Reglamento.

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

Hecho en,

Por el Parlamento Europeo
El Presidente / La Presidenta

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta