

Circular : 9.07

Fecha : 14 de marzo de 2007

---

## **HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO** **RECORDATORIO DE LA FECHA DE ENTRADA EN VIGOR** **DEL REGLAMENTO (CE) Nº 561/2006: 11 DE ABRIL DE 2007**

El motivo de la presente Circular es para recordar que **el Reglamento (CE) nº 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) nº 3821/85 y (CE) nº 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, **ENTRARÁ EN VIGOR AL COMPLETO 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 ya entraron en vigor el 1 de mayo 2006.

Procedemos a resumir los puntos más significativos del **Reglamento (CE) nº 561/2006**, cuya redacción completa la tenemos en nuestra página web ::

El Reglamento afecta al transporte de mercancías cuando el peso máximo autorizado del vehículo, incluido un remolque o semiremolque, sea superior a 3,5 Tns., y se aplicará, con independencia del país en el que esté matriculado el vehículo, al transporte efectuado exclusivamente dentro de la Comunidad, o entre la Comunidad, Suiza y los países que sean parte contratante del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (Art. 2).

Se actualiza la lista de excepciones, sin trascendencia para los vehículos que desarrollan la actividad de transporte público en el sector (Art. 3).

Se introducen definiciones completas de los términos más importantes a tener en consideración (Art. 4), entre ellos:

**"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.

**"OTRO TRABAJO"**, cualquier actividad definida como tiempo de trabajo con arreglo a la letra a) del artículo 3 de la Directiva 2002/15/CE del Consejo, salvo la conducción, incluido cualquier trabajo para el mismo u otro empresario dentro o fuera del sector del transporte.

**"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 3 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.

**"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 apartado 6 del artículo 8, se puede reducir hasta un mínimo de 24 horas consecutivas.

En el Capítulo II se regulan los tiempos de conducción, el nuevo concepto de pausa y los periodos de descanso.

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. **A su vez se mantiene la posibilidad de conducir 9 h. 4 días y dos veces a la semana 10 h.** (Art. 6).

El anterior concepto de interrupción se sustituye por "**pausa**" y se modifica la posibilidad del fraccionamiento de los 45 minutos de la misma en dos tiempos, una de al menos 15 minutos seguido por otra de 30 minutos (Art. 7).

Se introduce en el Art. 8 el concepto de periodo de descanso reducido si la parte del período de descanso diario efectuada en las siguientes 24 horas al final de su período de descanso diario o semanal anterior, es superior a 9 horas e inferior a 11 horas. Igualmente 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.

Para el caso de un conductor que acompañe un vehículo transportado por trasbordador o tren, el Reglamento establece hasta un máximo de dos interrupciones del período de descanso para llevar a cabo otras actividades que no excedan en total de una hora (Art. 9).

En el Capítulo de responsabilidades, se introduce que 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, habilitando la posibilidad de demostrar la no imputabilidad (Art. 10).

Igualmente, los cargadores de cualquier tipo deberán garantizar que los horarios de transporte acordados contractualmente respetan el presente Reglamento (Art. 10).

En el Capítulo IV de excepciones se regula que un Estado miembro podrá prever pausas y períodos de descanso mínimos más largos o tiempos máximos de conducción más cortos que los fijados en caso de transporte por carretera efectuado íntegramente en su territorio. Para ello, los Estados miembro tendrán en cuenta al hacerlo los convenios colectivos o acuerdos pertinentes celebrados por los interlocutores sociales. No obstante, el Reglamento deberá seguir siendo aplicable a los conductores que participen en operaciones de transporte internacional (Art. 11).

El Reglamento introduce dentro de las excepciones, categorías nuevas a las que los Estados miembro pueden exceptuar (Art. 13).

El Capítulo V regula los procedimientos de control y sanciones, y se crean una serie de artículos nuevos que establecen el régimen sancionador para las infracciones cometidas por la inaplicación del presente Reglamento.

Los Estados miembro establecerán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento y del Reglamento (CEE) nº 3821/85 y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Dichas sanciones deberán ser eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias. A su vez, los Estados miembro 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 (Art. 19).

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 (Art. 20).

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 (Art. 21).

Los Estados miembro se prestarán asistencia mutua a los fines de la aplicación del presente Reglamento y del control correspondiente e intercambiarán periódicamente toda la información disponible (Art. 22).

La Comisión 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, y clarificará las disposiciones del presente Reglamento con objeto de promover un enfoque común (Art. 25).

En el Capítulo VI de disposiciones finales se modifican el Reglamento 3821/85 del Consejo, de 20 de Diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y el Reglamento 2135/98.

Después **del 1 de enero de 2008**, cuando el conductor conduzca un vehículo dotado con aparato de control, este deberá estar en condiciones de presentar, siempre que lo solicite un inspector, **los períodos que abarcarán el día en curso y los 28 días anteriores** (Art. 26)

Un inspector autorizado de control podrá verificar el cumplimiento del Reglamento, 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 (Art. 26).

A partir del vigésimo día de la publicación del presente Reglamento (1 de mayo de 2006), 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) nº 3821/85 (Digital) y los Estados miembro adoptarán las medidas necesarias para poder expedir las tarjetas de conductor a más tardar a los veinte días de la publicación del Reglamento (Art. 27).

En el Art. 28 queda derogado el Reglamento (CEE) nº 3820/85 y sustituido por el presente Reglamento.

No obstante, los apartados 1, 2 y 4 del artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 3820/85 seguirán aplicándose hasta las fechas establecidas en el apartado 1 del artículo 15 de la Directiva 2003/59/CE que tiene por título “derogación” y establece lo siguiente: 1. “El artículo 5 del Reglamento 3820/85 se modifica como sigue: Primero, a) Se deroga el apartado 1 con efectos a partir del 10 de septiembre 2009; b) Se derogan los apartados 2 y 4 con efectos a partir del 10 de septiembre 2008. Segundo, La Directiva 76/914 CEE queda derogada con efectos a partir del 10 de septiembre de 2009. Tercero, Las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas adoptadas para dar cumplimiento a lo dispuesto en la Directiva 76/914 CEE dejarán de aplicarse:

-A partir del 10 de septiembre de 2008 a los conductores de vehículos de transporte de viajeros por carretera.

-A partir del 10 de septiembre de 2009 a los conductores de vehículos de transporte de mercancías por carretera.

Advertencias de la Dirección General de Transportes por Carretera, si no se quiere incurrir en sanciones:

1º .- Los conductores estarán obligados a **utilizar el selector de actividad** del tacógrafo dependiendo de la actividad que estén realizando.

2º .- Los conductores, con independencia del tipo de tacógrafo que lleve el vehículo, estarán obligados a poder **presentar siempre que lo solicite un inspector los registros correspondientes a la semana en curso y a los realizados en los 15 días anteriores.**

A partir del 1 de enero de 2008 la obligación será para los registros del día en curso y los correspondientes a los 28 días anteriores.

**NOTA IMPORTANTE : TENEMOS EN ASETRAVI UN FOLLETO EXPLICATIVO DE TODA ESTA NORMATIVA QUE VA A ENTRAR EN VIGOR A PARTIR DEL DÍA 11 DE ABRIL .**

**LOS INTERESADOS PUEDEN PASAR YA A RECOGERLO POR NUESTRAS OFICINAS .**