



Iº TIPOS DE TRANSPORTES Y VEHÍCULOS AFECTADOS

- Vehículos de mercancías cuya masa máxima autorizada, incluido el remolque o semirremolque, supere las 3,5 Tm.*
- Vehículos para el transporte de viajeros adaptados de forma permanente para albergar a más de nueve personas, incluido el conductor.*

ÁREAS DE APLICACIÓN

- Transportes por carretera que se realicen dentro de la Unión Europea o entre la Unión Europea, Suiza y países contratantes del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo.
- Los trayectos realizados en países contratantes del acuerdo AETR.

* Se aplicará tanto al transporte privado como al transporte público, cuando los vehículos circulen tanto cargados como cuando lo hagan de vacío.

IIº VEHÍCULOS Y TIPOS DE TRANSPORTES EXENTOS

EL REGLAMENTO (CE) Nº 561/2006, NO SE APLICARÁ A LOS SIGUIENTES TIPOS DE TRANSPORTE:

- Vehículos destinados al transporte de viajeros, en servicios regulares, cuyo trayecto no supere los 50 km.
- Vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 km/h.
- Vehículos utilizados por las fuerzas armadas, defensa civil, bomberos, y fuerzas respon-

sables del **orden público**.

- Vehículos utilizados en el transporte no comercial de **ayuda humanitaria**, casos de urgencia o destinados a operaciones de salvamento.
- Vehículos con **fines médicos**.
- Vehículos especializados en la **reparación de averías** con un radio de acción no superior a **100 km**.
- Vehículos sometidos a **pruebas en carretera** que aún **no hayan sido puestos en circulación**.
- Vehículos con una masa máxima autorizada no superior a **7,5 Tm** utilizados para el **transporte no comercial de mercancías**.
- **Vehículos históricos**.



LOS ESTADOS MIEMBROS TAMBIÉN PUEDEN CONCEDER EXCEPCIONES, DENTRO DE SU TERRITORIO, A LOS SIGUIENTES TIPOS DE TRANSPORTE:

- Vehículos propiedad de las **autoridades públicas** que no compitan con el transporte profesional.
- Vehículos utilizados por **explotaciones agrícolas, hortícolas, forestales, ganaderas, o pesqueras** dentro de un radio de **100 km**.
- Vehículos con una masa máxima autorizada no superior a **7,5 Tm**, dentro de un ámbito de actuación que no supere los **50 km**, utilizados por:
 - **Servicios postales**.
 - Que transporten material, equipos o maquinaria para **uso del conductor en el ejercicio de su profesión**.
- Vehículos que circulen exclusivamente en **islas** que no superen los **2.300 km²**.
- Vehículos con una masa máxima autorizada no superior a **7,5 Tm**, dentro de un ámbito de actuación que no supere los **50 km**, propulsados mediante **gas** o **electricidad**.
- Vehículos destinados al **aprendizaje de la conducción**.
- Vehículos utilizados en el servicio de **alcantarillado, contra inundaciones, abastecimiento de agua, mantenimiento de gas** y de **electricidad, mantenimiento de carreteras, recogida de basuras, servicio de telégrafos, teléfonos, teledifusión** y **radiodifusión**.
- Vehículos de entre **10** y **17** **asientos** utilizados exclusivamente para el **transporte no profesional**.
- Vehículos que transporten material de **circo** y atracciones de **feria**.
- Vehículos con **fines educativos** cuando estén estacionados.
- Vehículos utilizados en la **recogida de leche en granjas**, que lleven a estas recipientes de leche o productos lácteos destinados a la alimentación del ganado.
- Vehículos especializados en el **transporte de fondos** u **objetos de valor**.
- Vehículos utilizados para el **transporte de despojos** o canales **no destinados al consumo humano**.
- Vehículos utilizados exclusivamente en vías comprendidas en instalaciones como **puestos, terminales de transporte combinado** y **terminales ferroviarios**.
- Vehículos utilizados para el transporte de **animales vivos** en un radio de **50 km**.





IIIº DEFINICIONES

Para poder interpretar correctamente el Reglamento (CE) nº 561/2006, es imprescindible conocer el significado de algunos términos que contempla el Reglamento.

• **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.



• **CONDUCTOR:** Toda persona que conduzca el vehículo, o que esté a bordo del mismo para conducirlo en caso de necesidad.



• **PAUSA:** Tiempo durante el cual el conductor no lleva a cabo ninguna actividad de conducción o trabajo y que sirve exclusivamente para su reposo.



• **OTRO TRABAJO:** Cualquier trabajo distinto al de la conducción, para el mismo u otro empresario, dentro o fuera del sector transporte, del tipo:

- Carga o descarga.
- Asistencia a los pasajeros en la subida y bajada del vehículo
- Limpieza y mantenimiento técnico.
- Tareas que tengan como objeto garantizar la seguridad de la carga o pasaje.
- Tiempo dedicado a cumplir con las obligaciones legales vinculadas directamente con una operación de transporte.



• **DESCANSO:** Cualquier periodo ininterrumpido durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo.

• **PERIODO DE DESCANSO DIARIO:** Periodo diario durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo.

A) **PERIODO DE DESCANSO DIARIO NORMAL:** Periodo de al menos **11** horas. Alternativamente se puede sustituir este descanso ininterrumpido por dos periodos:

- El primero de al menos **3** horas ininterrumpidas.
- El segundo de al menos **9** horas ininterrumpidas.

B) **PERIODO DE DESCANSO DIARIO REDUCIDO:** Periodo de al menos 9 horas, pero inferior a 11 horas.

- **PERIODO DE DESCANSO SEMANAL:** Periodo semanal durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo.
 - A) **PERIODO DE DESCANSO SEMANAL NORMAL:** Cualquier periodo de descanso de al menos 45 horas.
 - B) **PERIODO DE DESCANSO SEMANAL REDUCIDO:** Cualquier periodo de descanso de al menos 24 horas, pero inferior a 45 horas.
- **SEMANA:** Periodo comprendido entre las 00.00 horas del lunes y las 24.00 horas del domingo.
- **TIEMPO DE CONDUCCIÓN:** Tiempo que dura la actividad de conducción.
- **TIEMPO DIARIO DE CONDUCCIÓN:** Tiempo acumulado de conducción comprendido entre el final de un descanso diario y el principio del siguiente periodo de descanso diario o entre un periodo de descanso diario y un periodo de descanso semanal.
- **TIEMPO SEMANAL DE CONDUCCIÓN:** Tiempo acumulado de conducción durante una semana.
- **CONDUCCIÓN EN EQUIPO:** Periodo de conducción, en el que al menos dos conductores, participan en la conducción. Es optativo que durante la primera hora este presente el segundo conductor, durante el resto de la operación es obligatoria la presencia del segundo conductor.
- **EMPRESA DE TRANSPORTE:** Persona física, jurídica, asociación o grupo de personas sin personalidad jurídica cuya actividad sea el transporte por carretera.
- **PERIODO DE CONDUCCIÓN:** Tiempo de conducción acumulado comprendido entre un descanso o pausa y otro descanso o pausa.

IVº ACTIVIDADES QUE PUEDE REALIZAR EL CONDUCTOR



• TIEMPO DE CONDUCCIÓN



• DEMÁS TIEMPOS DE TRABAJO "OTROS TRABAJOS"

- Carga o descarga.
- Asistencia a los pasajeros en la subida y bajada del vehículo
- Limpieza y mantenimiento técnico.
- Tareas que tengan como objeto garantizar la seguridad de la carga o pasaje.
- Tiempo dedicado a cumplir con las obligaciones legales vinculadas directamente con una operación de transporte.



• INTERRUPCIONES DE LA CONDUCCIÓN Y LOS TIEMPOS DE DESCANSO DIARIO



• TIEMPO DE DISPONIBILIDAD

- Periodos de espera, en los que el conductor no está obligado a estar en su puesto de trabajo, pero que tiene que estar disponible para responder a posibles instrucciones u ordenes.
- Tiempo en el que el trabajador acompaña/viaja al vehículo como segundo conductor.



Vº RESPONSABILIDADES DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE

- **PROHIBIDAS LAS PRIMAS POR PRODUCTIVIDAD**
Las empresas de transporte no remunerarán a los conductores mediante primas en función de la distancia recorrida o del volumen de las mercancías transportadas.
- **OBLIGACIÓN DE ORGANIZAR EL TRABAJO DE LOS CONDUCTORES**
Las empresas de transporte son responsables de organizar el trabajo de sus conductores, de forma que puedan respetar los tiempos de conducción, pausas y periodos de descanso que establece el Reglamento (CE) nº 561/2006.
- **OBLIGACIÓN DE REALIZAR CONTROLES**
Las empresas de transporte darán instrucciones a sus conductores, y realizarán controles regulares, para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 561/2006.
- **RESPONDEN POR LAS INFRACCIONES**
Las empresas de transporte tendrán responsabilidad por las infracciones cometidas por sus conductores al Reglamento (CE) nº 561/2006.
- **RESPONSABILIDAD EN LOS HORARIOS DEL TRANSPORTE**
Las empresas de transportes, transitarios, operadores turísticos, contratistas principales, subcontratistas y las agencias de colocación de conductores deberán garantizar que los horarios de transporte acordados respetan el Reglamento (CE) nº 561/2006.
- **TRANSFERENCIA, CONSERVACIÓN Y ENTREGA DE DATOS**
 - Las empresas de transporte descargarán los datos de la unidad intravehicular -tacógrafo digital- al menos cada 3 meses.

- Las empresas de transporte descargarán los datos de la unidad intravehicular -tacógrafo digital- cuando prevean que el dispositivo pueda perder los datos almacenados.
- Las empresas de transporte descargarán los datos de la unidad intravehicular -tacógrafo digital- cuando deje de ser titular del vehículo en cuestión.
- Las empresas de transporte descargarán los datos de las tarjetas de sus conductores al menos cada 31 días.
- Las empresas de transporte descargarán los datos de las tarjetas de sus conductores cuando dejen de estar vinculados con su empresa.
- Las empresas de transporte garantizarán, que los datos trasferidos desde las tarjetas de sus conductores y de las unidades intravehiculares, se conservan por un periodo no inferior a 12 meses desde su registro.
- Las empresas de transporte entregarán los datos almacenados de los vehículos y de los conductores cuando le sean requeridos.
- REVISIONES CADA 2 AÑOS
 - Las empresas de transporte realizarán una revisión del tacógrafo cada 2 años.
- PAPEL Y HOJAS REGISTRO
 - Las empresas de transporte suministrarán el papel y hojas registro necesarios para la impresión de los datos registrados por el aparato de control.



- BLOQUEO Y DESBLOQUEO DEL TACÓGRAFO
 - Las empresas de transporte bloquearán el aparato de control cuando se haga cargo de un vehículo.
 - Las empresas de transporte desbloquearán el aparato de control cuando se deje de utilizar el vehículo.
- AVERÍAS Y REPARACIONES
 - En caso de avería del aparato de control la empresa deberá hacerlo reparar tan pronto como las circunstancias lo permitan.
 - *Si la operación de transporte supera la semana de duración, desde el momento de la avería, la reparación deberá realizarse en el transcurso del transporte.
- COPIAS PARA LOS CONDUCTORES
 - Las empresas entregarán a los conductores interesados, que así lo soliciten, copias de los datos trasferidos.



VIº RESPONSABILIDADES DEL CONDUCTOR



- OBLIGACIÓN DE SELECCIONAR ACTIVIDADES.

- El conductor queda obligado ha seleccionar manualmente la actividad que está realizando en cada momento.

- SOLICITUD DE LA TARJETA DEL CONDUCTOR.

- Es responsabilidad del conductor solicitar la tarjeta del

conductor ante la autoridad de transportes de la provincia donde resida.

- Solicitar una nueva tarjeta 15 días antes de que caduque su tarjeta del conductor.

La tarjeta del conductor tiene una caducidad de 5 años.

- Deberá devolver las tarjetas defectuosas.

- En caso de **pérdida** o **robo**:

- *solicitar una nueva tarjeta en un plazo de 7 días.

- *denunciar el hecho.

- FACILITAR LA DESCARGA DE DATOS.

- El conductor facilitará su tarjeta al empresario para su descarga:

- *al menos cada 31 días.

- *cuando vaya a dejar la empresa.

- *si considera que la tarjeta es susceptible de perder los datos almacenados.

- El conductor que trabaje para varias empresas, deberá facilitar a cada una de ellas, la información necesaria para la planificación de su jornada de trabajo, de forma que se cumpla el Reglamento (CE) nº 561/2006.

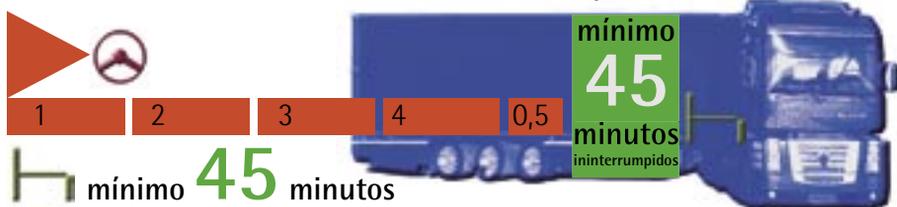
- **UTILIZACIÓN.**
 - Introducir la tarjeta, con el **vehículo detenido**, al comenzar la jornada de trabajo.
 - No extraer la tarjeta hasta que finalice la jornada laboral.
 - Introducir manualmente los datos no registrados, por no estar insertada la tarjeta en el aparato de control.
 - Al comenzar y terminar la jornada introducir el código del país y de la comunidad autónoma donde se encuentre el vehículo.
- **DISPONER DE LOS ROLLOS Y HOJAS DE REGISTROS SUFICIENTES Y HOMOLOGADOS PARA TERMINAR EL VIAJE.**
- **MODO TRABAJO MIXTO.**
 - Cuando un conductor trabaje con vehículos que utilicen diferentes tipos de tacógrafo, le acompañarán la tarjeta del conductor, informes escritos, discos diagramas y certificado de días libres.
- **ACREDITAR EN CARRETERA.**
 - Acreditar las actividades de la semana en curso y de los últimos 15 días -desde el 1 de mayo de 2006 al 31 de diciembre de 2007-
 - Acreditar las actividades del día en curso y de los últimos 28 días -a partir del 1 de enero de 2008-
- **SIN TARJETA.**
 - No circular más de 15 días naturales sin tarjeta.
 - Imprimir/confeccionar informes diarios, en caso de trabajar sin tarjeta o cuando el tacógrafo o la tarjeta estén defectuosos.
- **INFORMES DIARIOS.**
 - Los informes diarios incluirán:
 - *Nombre y apellidos del conductor
 - *Número del permiso de conducir o de la tarjeta del conductor
 - *Firma del conductor
 - El conductor imprimirá un primer informe al comenzar la jornada y un segundo informe al terminarla.
- **ANOTACIONES OBLIGATORIAS EN LAS HOJAS DE REGISTRO.**
 - Nombre y apellidos al comenzar la hoja
 - El lugar y la fecha al comenzar y acabar la hoja
 - Lectura del cuentakilómetros
 - En caso de cambio de vehículo la hora de cambio del vehículo



VIIº TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

Conducción continuada

Máximo **4 horas 30 minutos** ininterrumpidos de conducción



Tras un periodo de conducción de cuatro horas y media, el conductor hará una pausa ininterrumpida de al menos 45 minutos.

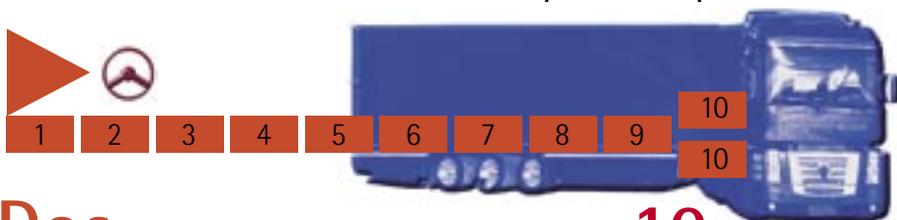
En **4 horas 30 minutos** de conducción



La pausa de 45 minutos se puede sustituir por una pausa de al menos de 15 minutos, seguida de otra pausa de al menos 30 minutos, intercaladas en el periodo de conducción.

Conducción diaria

Máximo **9 horas** diarias, con sus correspondientes pausas



Dos veces por semana se puede ampliar a **10** horas diarias

El tiempo diario de conducción no será superior a nueve horas. El tiempo diario de conducción podrá ampliarse como máximo hasta 10 horas no más de dos veces durante la semana.

Conducción semanal/bisemanal



conducción máxima
semanal **56** horas



conducción máxima
bisemanal **90** horas



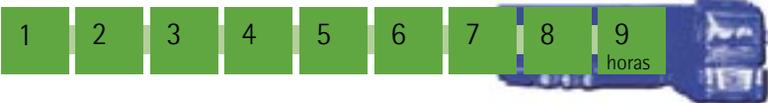
Descanso diario



11 horas ininterrumpidas



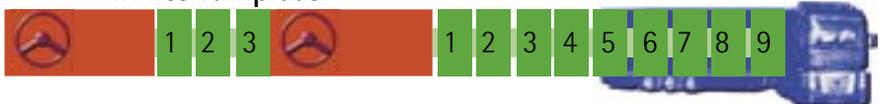
Tres veces por semana **9** horas ininterrumpidas



3 horas
ininterrumpidas



9 horas ininterrumpidas



Entre dos tiempos de conducción el conductor debe de disfrutar de un descanso de al menos 11 horas. Se puede reducir este descanso diario a 9 horas tres veces por semana. Alternativamente, el periodo de descanso diario se podrá tomar en dos tramos, el primero de ellos de al menos tres horas ininterrumpidas y el segundo de al menos 9 horas ininterrumpidas.

Descanso semanal

Antes de que hayan concluido **6** jornadas de trabajo

45 horas ininterrumpidas



24 horas ininterrumpidas



El periodo de descanso semanal normal será de 45 horas ininterrumpidas.

El descanso semanal se puede reducir hasta a un mínimo de 24 horas. Pero las horas de descanso perdidas deben compensarse de una sola vez, uniéndolas a un periodo mínimo de descanso de 9 horas, antes de que termine la tercera semana siguiente.

No se pueden tomar dos descansos semanales reducidos consecutivos.

Conducción en equipo



1º conductor 9-10* horas por jornada

2º conductor 9-10* horas por jornada

* dos veces por semana

9 horas ininterrumpidas

En un periodo máximo de **30** horas

Se considera TIEMPO DE DISPONIBILIDAD para el segundo conductor, el tiempo en el que el primer trabajador está conduciendo.

Cuando varios trabajadores conduzcan en equipo un vehículo, deberán tomar un nuevo periodo de descanso diario, de al menos 9 horas, en el espacio de 30 horas desde el final del anterior periodo de descanso diario o semanal.

Durante la primera hora de conducción en equipo, la presencia del segundo conductor es optativa, pero durante el periodo restante es obligatoria.

VIIIº INFRACCIONES Y SANCIONES

Muy graves

- Manipulación del tacógrafo y de sus elementos.
- Carencia del tacógrafo.
- Carencia significativa de hojas de registro, impresiones o datos registrados en el aparato de control.
- Falsificación de las hojas de registro, tarjetas del conductor o informes impresos.
- Exceso superior al 50% en los tiempos de conducción.
- Reducir el descanso obligatorio en más del 50%.
- No identificar correctamente al conductor.
- No llevar en el vehículo las hojas de registro o reportes impresos exigibles al conductor.
- No conservar en la empresa los informes anuales.

Graves

- Inadecuado funcionamiento del tacógrafo.
- Exceso superior al 20% e inferiores al 50% en los tiempos de conducción.
- Reducir el descanso obligatorio en más del 20% e inferior al 50%.
- La utilización de una hoja de registro durante varias jornadas, cuando ello diera lugar a la superposición de registros que impidan su lectura.
- Uso de más de una hoja de registro en una misma jornada, salvo por cambio de vehículo.
- No realizar entradas manuales en el tacógrafo o anotaciones en el aparato de control, cuando no sea posible deducir cual debiera ser su contenido.
- Obstrucción a los servicios de inspección.
- Carencia no significativa de hojas de registro, impresiones o datos registrados en el aparato de control.

Leves

- Exceso inferiores al 20% en los tiempos de conducción.
- Reducir el descanso obligatorio en menos del 20%.
- La utilización de una hoja de registro no homologada o que resulten incompatibles con el aparato de control.
- No realizar entradas manuales en el tacógrafo o anotaciones en el aparato de control, si es posible deducir cual debiera ser su contenido.

Calendario de adaptación a la nueva directiva sobre tiempos de conducción y descanso de las tripulaciones y de los elementos de control (tacógrafos)

DE APLICACIÓN A PARTIR DEL **1 DE MAYO DE 2006**

1.- APARATO DE CONTROL.

A partir de esta fecha los vehículos obligados a llevar instalado un tacógrafo, y matriculados por primera vez, utilizarán el denominado **TACÓGRAFO DIGITAL**.

2.- SELECTOR DE ACTIVIDADES.

Desde el 1 de mayo de 2006 será sancionable el hecho de no utilizar el selector de actividades instalado en el tacógrafo, tanto analógico como digital. **Deberá ser seleccionada cada actividad según se vaya produciendo:**



• CONDUCCIÓN*



• DISPONIBILIDAD



• OTROS TRABAJOS



• DESCANSO*

***Los descansos o interrupciones solamente serán computables cuando haya sido seleccionada la actividad DESCANSO** en el selector del tacógrafo.

3.- HOJAS DE REGISTRO E IMPRESIONES QUE DEBEN ACOMPAÑAR AL CONDUCTOR.

Los agentes de control pueden solicitar a los conductores, en una inspección en carretera, las hojas de registro e impresiones correspondientes **a la semana en curso y de los QUINCE días anteriores.**

DE APLICACIÓN A PARTIR DEL **11 DE ABRIL DE 2007**

1.- INTERRUPCIONES EN LA CONDUCCIÓN.-

El tiempo de interrupción mínima sigue siendo de 45 minutos ininterrumpidos, transcurridas cuatro horas y media de conducción.

Este descanso podrá ser sustituido por uno de **QUINCE MINUTOS** seguido de otro de **TREINTA MINUTOS**, intercalados en ese periodo de conducción.

2.-DESCANSO DIARIO NORMAL.- El descanso diario obligatorio sigue manteniendo una duración de once horas.

2A.-DESCANSO DIARIO REDUCIDO.- Periodo de descanso superior a 9 horas pero inferior a 11 horas.

También se mantiene la posibilidad de reducir tres veces este descanso a nueve horas entre dos periodos de descanso semanal, aunque no es necesaria, a partir del 11 de abril de 2007, la compensación por los periodos de descanso reducido.

2B.-DESCANSO DIARIO FRACCIONADO.- Se mantiene en 12 horas, aunque queda reducido a dos periodos: el primero de ellos de TRES horas ininterrumpidas seguido de un segundo periodo de al menos NUEVE horas ininterrumpidas.

3.- DESCANSO SEMANAL NORMAL.-

El descanso semanal obligatorio continúa siendo de CUARENTA Y CINCO HORAS.

3A.- DESCANSO SEMANAL REDUCIDO.-

Este descanso podrá ser sustituido por otro descanso semanal reducido de al menos VEINTICUATRO HORAS, en este caso la pérdida de tiempo de descanso se deberá compensar por un descanso equivalente, tomado de una sola vez, antes de que termine la tercera semana siguiente.

No se podrán llevar a cabo dos descansos semanales reducidos de forma consecutiva.

4.- CONDUCCIÓN EN EQUIPO.-

El tiempo de descanso diario, en el supuesto de conducción en equipo, se amplía a 9 HORAS en un espacio de 30 horas.

5.- DESCANSO TOMADO COMO COMPENSACIÓN.-

Deberá tomarse junto a un descanso diario mínimo de 9 HORAS.

6.- VEHÍCULOS TRANSPORTADOS EN TRANSBORDADOR O TREN.-

Un conductor que acompañe a un vehículo transportado por un transbordador o tren podrá interrumpir el periodo de descanso diario DOS VECES COMO MÁXIMO para llevar a cabo otras actividades que no excedan en total de una hora.

DE APLICACIÓN A PARTIR DEL 1 DE ENERO DE 2008

HOJAS DE REGISTRO E IMPRESIONES QUE DEBEN ACOMPAÑAR AL CONDUCTOR.

El conductor deberá estar en condiciones de presentar, siempre que lo solicite un inspector, las hojas de registro e impresiones correspondientes al día en curso y los 28 días anteriores.

**REGLAMENTO 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

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA

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

Visto la propuesta de la Comisión

Visto el dictamen del Comité Económico y Social

Previa consulta del Comité de las Regiones

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

Considerando lo siguiente:

1. En el campo del transporte por carretera, el Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 20 diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, 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 de la seguridad vial. Los avances en estos campos deben protegerse y ampliarse.
2. La directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, del 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera, obliga a los Estados miembros a adoptar medidas que limiten el tiempo máximo de trabajo semanal de los trabajadores móviles.
3. Se han experimentado en la interpretación, ampliación, ejecución y control de modo uniforme en todos los Estados miembros de determinadas disposiciones del Reglamento (CEE) nº 3820/85 relativas a las normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los periodos 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.
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 mas 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.

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 mas favorables para los trabajadores.
6. Es deseable definir claramente el ámbito de aplicación del presente Reglamento especificado 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 la 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 deben impedir que el conductor empiece su semana laboral en cualquier día de las 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 período 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, y el presente Reglamento. Además las autoridades de aplicación de los Estados miembros deben esforzarse por alcanzar una interpretación y aplicación del presente Reglamento a través de un Comité permanente.
 16. Con las normas del Reglamento (CEE) n° 3820/85 ha resultado posible fijar periodos 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, pronto 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 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 periodos de descanso diario reducido.
 18. Muchas operaciones de transporte en la Comunidad comprende travesías en trasbordador o trayectos por ferrocarril. Por consiguiente, deben establecerse disposiciones claras y apropiadas relativas a los periodos 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 la carretera y en las instalaciones de las empresas, contabilizar y verificar el debido e integro cumplimiento de las normas pertinente sobre los tiempos de conducción, los periodos de descanso y las pausas efectuados en otros Estados miembros o países terceros.
 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 periodos descanso obligatorio.
 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 afectaran 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 periodos de descanso para los conductores dedicados al transporte por carretera, no puede ser alcanzador 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.
30. Dado que las disposiciones relativas a la edad mínima de los conductores se encuentran reguladas en la Directiva 2003/59/CE 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) nº 3820/85 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 periodos de descanso en los controles de carretera.
32. El Reglamento (CEE) nº 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) nº 2135/98, que permite el registro electrónico de las actividades del conductor y de los datos del vehículos periodo de 365 día, permitirá realizar en el futuro controles mas rápidos y amplios en carretera.
34. La Directiva 88/599/CEE prevé, para los controles en carretera, únicamente el control de los tiempos de conducción, los periodos 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 se podrá ser evaluados electrónicamente in situ. Con el tiempo,

esto posibilitaría también un control sencillo de los periodos de descanso diario normales y reducidos, de los periodos de descanso semanal normales y reducidos, y de los descansos tomados como compensación.

35. La experiencia indica que solo puede lograrse el cumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento, y en especial del tiempo de conducción máximo prescrito durante el periodo de dos semanas, si se realizan controles eficaces y efectivos de la totalidad de dicho periodo.
36. La aplicación de la legislación sobre le tacógrafo digital debe ajustarse al presente Reglamento, a fin de lograr la máxima eficacia a la hora de ejercer el control y velar el cumplimiento de determinadas disposiciones sociales relativas a los transportes por carretera.
37. Por razones de claridad y racionalización, conviene derogar el Reglamento (CEE) nº 3820/85 y sustituirlo por el presente Reglamento.

CAPÍTULO 1

DISPOSICIONES PRELIMINARES

Artículo 1.-

El presente Reglamento establece normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los periodos 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 se 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 al 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 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 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 conjunto de vehículos de una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados para el transporte no comercial de 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 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 periodo, o que esté a bordo de un vehículo para conducirlo en caso de necesidad;

d) "pausa": cualquier periodo durante el cual un conductor no puede 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 el conductor puede 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 periodos, 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 comprendido entre las 0 horas del lunes y las 24 horas del domingo;

j) "tiempo de conducción": el tiempo que dura la actividad de conducción registrada:

- automática o semiautomáticamente por un apa-

rato de control tal como se define en el Anexo I y en el Anexo IB del Reglamento (CEE) nº 3821/85, o - manualmente de conformidad con el artículo 16, apartado 2, del Reglamento (CEE) nº 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) nº 684/92 del Consejo, de 16 de marzo de 1992, por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados por autocares y autobuses.

o) "conducción en equipo" la situación en la que, durante cualquier período de conducción entre cuales quiera 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;

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 actúa 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.

CAPITULO II

TRIPULACIÓN, TIEMPOS DE CONDUCCIÓN, PAUSAS Y PERIODOS 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 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 en el artículo 15, apartado 3, letra c), del Reglamento (CEE) nº 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 de al menos cuarenta y cinco minutos, a menos que tome un período de descanso.

Podrá sustituirse dicha pausa por una pausa de al menos quince 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 nueve horas, pero inferior a once, 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 la 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 de 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 una 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 a lo dispuesto en el artículo 8, el período de descanso normal de un conductor que acompañe un vehículo transportado por trasbordador 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 para hacerse cargo de un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación del presente reglamento, o en volver a 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 empleado por el 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 de 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) nº 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) nº 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 I B del Reglamento (CEE) nº 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 I B, capítulo I, letra s), del Reglamento (CEE) nº 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 34, apartado 2.

CAPITULO 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 adecuada, 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 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 que no compitan con transportistas profesionales;

b) vehículos utilizados o alquilados sin conductor por empresas agrícolas, hortícolas, forestales 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 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, 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 constituya la actividad principal del conductor;

e) vehículos que circulen exclusivamente en islas cuya superficie no supere los 2300 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 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 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 estén 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.

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 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 periodos de descanso obligatorios.

CAPITULO V

PROCEDIMIENTOS DE CONTROL Y SANCIONES

Artículo 16

1.- Cuando se haya instalado el aparato de control de conformidad con el Reglamento (CEE) nº 3821/85, se aplicarán los apartados 2 y 3 de presente artículo a:

- los servicios regulares nacionales de transporte de viajeros, y,

- 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 refiere. 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 prevista en la Decisión 93/173/CEE, la información necesaria para que pueda redactar cada dos años un informe sobre la aplicación del presente Reglamento (CEE) nº 3821/85 y sobre la evolución de la situación de los sectores correspondientes.

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

3.- En el informe se incluirá 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 trece

meses siguientes al final del período de dos años mencionado.

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) nº 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) nº 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) nº 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 indicación 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 un 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) nº 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.

CAPITULO VI

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 26

MODIFICACIONES AL REGLAMENTO Nº 3821/85/CEE

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

<<Artículo 2

A los efectos del presente Reglamento, serán de aplicación de las definiciones que recoge el artículo 4 del 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.

- 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) nº 561/2006. Los vehículos contemplados en el artículo 16, apartado 1, del Reglamento (CE 561/2006) y los vehículos que estuvieran excluidos del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 3820/85, pero que ya no lo están según el Reglamento (CE) nº 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 apartado 1 y 3, del Reglamento (CE) nº 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) nº 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 de 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 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 artículo 1:

<<En caso de deterioro o mal funcionamiento de la tarjeta del conductor o en su 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 periodos a que se hace referencia en el apartado 3, segundo guión, letras a), b) y c);
- b. realizada una impresión, al final del viaje, con los datos relativos a los periodos de tiempo registrados por el aparato de control, registrar todos los periodos de otros trabajos, disponibilidad y de descanso transcurridos desde que se realizó la impresión el 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 del 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 periodos 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 conformidad con el anexo IB, consignarse en una tarjeta de conductor utilizando el dispositivo de introducción manual previsto en el apartado de control.

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

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

<"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 transporte o de otro sector, y que tendrá que registrarse con el signo ✕

c) "disponibilidad", tal como se encuentra definido en el artículo 3, letra b), de la Directiva 2002/15/CE, que tendrá que representarse con el signo ☒.

-el apartado 4 se suprime;

-el apartado 7 se sustituye por el texto siguiente

7. a) Cuando el conductor conduzca un vehículo dotado con un 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 del 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) nº 561/2006.

No obstante, después del 1 de enero de 2008, los periodos a que se refieren los anteriores incisos i) y ii) 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 del 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) nº 561/2006.
- iii) las hojas de registro correspondientes al mismo período a que se refiere el párrafo anterior,

durante el cual condujo un vehículo dotado de equipo de control de conformidad al anexo I.

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

c) Un inspector autorizado de control podrá verificar el cumplimiento del Reglamento (CE) nº 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) nº 2135/98 se modifica como sigue:

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) 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) 3821/85 y (CE) nº 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) nº 3821/85.

1. El artículo2, apartado2, se sustituye por el siguiente texto:
2. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para poder expedir las tarjetas del conductor a más tardar a los veinte días de la publicación del Reglamento (CE) nº 561/2006>>.

Artículo 28

1.- Queda derogado el Reglamento (CEE) nº 3820/85 y sustituido por el presente Reglamento.

No obstante, el artículo 5, apartados 1, 2 y 4, del Reglamento (CEE) nº 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 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

Por el Consejo

El Presidente
J. BORRELL FONTELLES

El Presidente
H. WINKLER