



---

TEXTOS APROBADOS

*Edición provisional*

---

**P8\_TA-PROV(2019)0340**

**Tiempos de conducción máximos, pausas mínimas y períodos de descanso diarios y semanales, y posicionamiento mediante tacógrafos \*\*\*I**

**Resolución legislativa del Parlamento Europeo, de 4 de abril de 2019, sobre la 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 (COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD))**

**(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)**

*El Parlamento Europeo,*

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2017)0277),
  - Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 91, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C8-0167/2017),
  - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
  - Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo, de 18 de enero de 2018<sup>1</sup>,
  - Tras consultar al Comité de las Regiones,
  - Visto el artículo 59 de su Reglamento interno,
  - Vistos el informe de la Comisión de Transportes y Turismo y la opinión de la Comisión de Empleo y Asuntos Sociales (A8-0205/2018),
1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación;
  2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si sustituye su propuesta, la modifica

---

<sup>1</sup> Pendiente de publicación en el Diario Oficial.

sustancialmente o se propone modificarla sustancialmente;

3. Encarga a su presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

## Enmienda 346

### Propuesta de Reglamento Considerando 1

#### *Texto de la Comisión*

(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. Para facilitar ese proceso, es esencial que las normas sociales de la Unión aplicables al sector del transporte por carretera sean claras, 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.

#### *Enmienda*

(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, **además de no discriminatorio, que sea capaz de atraer 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.

## Enmienda 347

### Propuesta de Reglamento Considerando 2

#### *Texto de la Comisión*

(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 Consejo<sup>9</sup>, se han detectado algunas deficiencias en **el** marco jurídico **vigente**. La existencia de normas poco claras **e inadecuadas** sobre el descanso semanal, las instalaciones de descanso y las pausas en la conducción en equipo y la ausencia de normas sobre el regreso de los conductores a su domicilio conducen a interpretaciones y prácticas de control del cumplimiento divergentes en

#### *Enmienda*

(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 Consejo<sup>9</sup>, 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 y la ausencia de normas sobre el regreso de los conductores a su domicilio **o a otro lugar de su elección** conducen a interpretaciones y prácticas de control del

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.

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 diaria y semanal, tal como se definen en el Reglamento (CE) n.º 561/2006, contribuyen eficazmente a mejorar las condiciones sociales de los conductores, así como la seguridad vial en general, por lo que conviene garantizar que se respeten.***

---

<sup>9</sup> 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).

---

<sup>9</sup> 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).

## **Enmienda 348**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 2 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(2 bis) En aras de la seguridad vial y del cumplimiento de la normativa, todos los conductores deben ser plenamente conscientes de las normas sobre conducción y períodos de descanso y de la disponibilidad de las instalaciones de descanso. Conviene por ello que los Estados miembros elaboren directrices que presenten este Reglamento de forma clara y sencilla, faciliten información útil sobre las instalaciones de estacionamiento y subrayen la importancia de***

*combatir la fatiga.*

## Enmienda 349

### Propuesta de Reglamento Considerando 2 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(2 ter) En aras de la seguridad vial, procede animar a las empresas de transporte a que adopten una cultura de la seguridad que incluya políticas y procedimientos de seguridad establecidos por la alta dirección, el compromiso de aplicar la política de seguridad por parte de los mandos directos, y la voluntad de cumplir las normas de seguridad por parte del personal. Debe ponerse un énfasis claro en las cuestiones de seguridad del transporte por carretera, entre las que se incluyen la fatiga, la responsabilidad, la planificación del viaje, la rotación, la remuneración de conformidad con el rendimiento y la gestión puntual.*

## Enmienda 350

### Propuesta de Reglamento Considerando 3

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

(3) 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, el uso ineficiente de los instrumentos de control y la insuficiencia de la cooperación administrativa entre los Estados miembros.

(3) 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, el uso ineficiente **y desigual** de los instrumentos de control y la insuficiencia de la cooperación administrativa entre los Estados miembros, **lo que incrementa la**

*fragmentación del mercado interior europeo.*

## **Enmienda 351**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 4**

#### *Texto de la Comisión*

(4) Por otro lado, es fundamental contar con unas normas claras y adecuadas 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 entre los operadores y contribuir a la seguridad vial de todos los usuarios de la carretera.

#### *Enmienda*

(4) Por otro lado, es fundamental contar con unas normas claras y adecuadas 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.

## **Enmienda 352**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 4 bis (nuevo)**

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

***(4 bis) Toda norma nacional aplicable al transporte por carretera debe ser proporcionada y justificada y no obstaculizar ni hacer menos atractivo el ejercicio de las libertades fundamentales garantizadas por el Tratado, como la libre circulación de mercancías y la libre prestación de servicios, con el fin de conservar o incluso aumentar la competitividad de la Unión Europea.***

## **Enmienda 353/rev**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 4 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(4 ter) Con el fin de garantizar la igualdad de oportunidades a escala europea en el transporte por carretera, el presente Reglamento debe aplicarse a todos los vehículos que superen las 2,4 toneladas utilizados para el transporte internacional.***

#### **Enmienda 354**

##### **Propuesta de Reglamento Considerando 5 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(5 bis) El transporte de mercancías es fundamentalmente distinto al transporte de viajeros. Los conductores de autocares mantienen un contacto cercano con sus pasajeros y deberían ser capaces de realizar pausas flexibles, sin alargar los tiempos de conducción o reducir los tiempos de descanso y pausa.***

#### **Enmienda 355**

##### **Propuesta de Reglamento Considerando 6**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

(6) Los conductores que realizan operaciones de transporte internacional de larga distancia pasan largos períodos alejados de su domicilio. Los requisitos vigentes sobre el descanso semanal normal prolongan 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 cumpliendo las

(6) Los conductores que realizan operaciones de transporte internacional de larga distancia pasan largos períodos alejados de su domicilio. Los requisitos vigentes sobre el descanso semanal normal prolongan 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 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. También es necesario disponer que los operadores organicen el trabajo de los conductores de tal manera que los períodos fuera del domicilio no sean excesivamente largos.

normas y la llegada a su domicilio ***o a un destino de su elección*** para disfrutar de un descanso semanal normal, y que se les compensen plenamente todos los períodos de descanso semanal reducidos. También es necesario 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 cuando un conductor decida tomar el período de descanso en su domicilio, la empresa de transporte debe facilitarle los medios para regresar al mismo.***

### **Enmienda 356**

#### **Propuesta de Reglamento Considerando 6 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(6 bis) Cuando se pueda predecir que el trabajo de un conductor incluya actividades por cuenta de su empresario distintas a sus tareas profesionales de conducción, como la carga y descarga, la búsqueda de estacionamiento, el mantenimiento del vehículo, la preparación de la ruta, etc., el tiempo que necesita para desempeñar estas tareas debe tenerse en cuenta al fijar su tiempo de trabajo, la posibilidad de un período de descanso adecuado y la remuneración.***

### **Enmienda 357**

#### **Propuesta de Reglamento Considerando 6 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(6 ter) Con el fin de salvaguardar las condiciones laborales de los conductores en los lugares de carga y descarga, los***



*propietarios y operadores de tales instalaciones deben ofrecer a los conductores acceso a instalaciones sanitarias.*

## **Enmienda 358**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 6 quater (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(6 quater) El rápido progreso tecnológico se traduce en el desarrollo de sistemas de conducción autónoma cada vez más sofisticados. En el futuro, estos sistemas podrían permitir una utilización diferenciada de los vehículos en los que no sea necesaria la intervención de los conductores para maniobrarlos. Esto podría dar lugar a nuevas posibilidades operativas como, por ejemplo, la formación de trenes de carretera con camiones. En consecuencia, la legislación vigente, incluidas las normas sobre períodos de conducción y descanso, deberá adaptarse, para lo que reviste una importancia esencial que se realicen avances en el seno del Grupo «Coordinación» (Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas). La Comisión presentará un informe de evaluación sobre la utilización de los sistemas de conducción autónoma en los Estados miembros acompañado, si procede, de una propuesta legislativa que tenga en cuenta las ventajas de las tecnologías de conducción autónoma. El objetivo de esta legislación es garantizar la seguridad vial, unas condiciones de competencia equitativas y unas condiciones laborales adecuadas, además de permitir a la Unión ser pionera en tecnologías y prácticas innovadoras.*

## Enmienda 359

### Propuesta de Reglamento Considerando 7

#### *Texto de la Comisión*

(7) Existen diferencias entre los Estados miembros en la interpretación y aplicación de los requisitos sobre el descanso semanal en cuanto al lugar en que debe disfrutarse este. Procede, por tanto, aclarar ese requisito para garantizar que a los conductores se les proporciona un alojamiento **adecuado** para sus períodos de descanso semanal normal si se toman fuera del domicilio.

#### *Enmienda*

(7) Existen diferencias entre los Estados miembros en la interpretación y aplicación de los requisitos sobre el descanso semanal en cuanto al lugar en que debe disfrutarse este. ***Para garantizar unas condiciones laborales adecuadas y la seguridad de los conductores***, procede, por tanto, aclarar ese requisito para garantizar que a los conductores se les proporciona un alojamiento ***de calidad y con instalaciones adecuadas para ambos sexos u otro lugar elegido por el conductor y pagado por el empresario*** para sus períodos de descanso semanal normal si se toman fuera del domicilio. ***Los Estados miembros deben velar por la disponibilidad de suficientes áreas de aparcamiento seguras que estén adaptadas a las necesidades de los conductores.***

## Enmienda 360

### Propuesta de Reglamento Considerando 7 bis (nuevo)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

***(7 bis) Las zonas de estacionamiento reservadas deben contar con todas las instalaciones necesarias para unas buenas condiciones de descanso, a saber, instalaciones sanitarias, de cocina, de seguridad y de otro tipo.***

## Enmienda 361

### Propuesta de Reglamento Considerando 7 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(7 ter) Unas instalaciones para el descanso adecuadas son fundamentales para mejorar las condiciones laborales de los conductores en el sector y preservar la seguridad vial. Puesto que el descanso en la cabina es una característica del sector del transporte y, en determinados casos, es deseable desde el punto de vista del confort y por razones prácticas, debe permitirse a los conductores descansar en sus vehículos si estos están dotados de instalaciones para el descanso adecuadas. Por lo tanto, los Estados miembros no deben impedir ni frustrar de forma desproporcionada la creación de zonas de estacionamiento reservadas.***

## **Enmienda 362**

**Propuesta de Reglamento  
Considerando 7 quater (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(7 quater) Las orientaciones revisadas de la RTE-T prevén el desarrollo de zonas de estacionamiento en las autopistas aproximadamente cada 100 km para ofrecer espacios de aparcamiento a los usuarios comerciales de la carretera con un nivel adecuado de seguridad, por lo que debe animarse a los Estados miembros a aplicar las orientaciones de la RTE-T e invertir suficientemente en zonas de estacionamiento seguras y debidamente adaptadas.***

## **Enmienda 363**

**Propuesta de Reglamento  
Considerando 7 quinquies (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(7 quinquies) Con el fin de ofrecer instalaciones para el descanso de buena calidad y asequibles, la Comisión y los Estados miembros deben promover la creación de empresas de carácter social, comercial, público y de otro tipo dedicadas a la explotación de las zonas de estacionamiento reservadas.***

#### **Enmienda 364**

**Propuesta de Reglamento  
Considerando 8 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(8 bis) 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.***

#### **Enmienda 365**

**Propuesta de Reglamento  
Considerando 9 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(9 bis) Para garantizar un cumplimiento efectivo de la normativa, es esencial que las autoridades competentes puedan determinar, al realizar controles en carretera, que los tiempos de conducción y los períodos de descanso se respetaron debidamente el día del control y en los cincuenta y seis días anteriores.***

## **Enmienda 366**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 9 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(9 ter) Con el fin de garantizar que las normas sean claras y fáciles de comprender y cumplir, debe proporcionarse información a los conductores. Ello debe conseguirse mediante la coordinación de la Comisión. Los conductores también deben obtener información sobre las zonas de descanso y estacionamiento seguras que les permita planificar mejor los trayectos. Además, sobre la base de la coordinación por la Comisión, debe instalarse una línea de atención telefónica gratuita para alertar a los servicios de control en casos de presión indebida sobre los conductores, fraude o comportamiento ilícito.***

## **Enmienda 367**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 9 quater (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(9 quater) El artículo 6 del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 obliga a los Estados miembros a aplicar la clasificación común de infracciones al evaluar la honorabilidad. 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. Se han de tomar nuevas medidas para***

***garantizar que las sanciones aplicadas por los Estados miembros no tienen carácter discriminatorio y son proporcionadas a la gravedad de la infracción.***

## **Enmienda 368**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 11**

#### *Texto de la Comisión*

(11) Para mejorar la rentabilidad del control del cumplimiento de las normas sociales, es conveniente ***aprovechar plenamente el potencial de*** los sistemas de tacógrafo ***actuales y futuros***. Por consiguiente, procede mejorar las funciones del tacógrafo para poder lograr un posicionamiento más preciso, ***en particular en las operaciones de transporte internacional***.

#### *Enmienda*

(11) Para mejorar la rentabilidad del control del cumplimiento de las normas sociales, es conveniente ***hacer obligatorios*** los sistemas de tacógrafo ***inteligente actuales en el transporte internacional***. Por consiguiente, procede mejorar las funciones del tacógrafo para poder lograr un posicionamiento más preciso.

## **Enmienda 369**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 11 bis (nuevo)**

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

***(11 bis) 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.***

## Enmienda 370

### Propuesta de Reglamento Considerando 11 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(11 ter)** *Teniendo en cuenta el uso generalizado de los teléfonos inteligentes y el desarrollo continuo de sus funcionalidades, y en vista del despliegue de Galileo, que brinda importantes oportunidades de localización en tiempo real, que muchos teléfonos móviles ya utilizan, la Comisión debe estudiar la posibilidad de desarrollar y certificar una aplicación móvil que ofrezca las mismas ventajas que las ofrecidas por el tacógrafo inteligente, con los mismos costes accesorios.*

## Enmienda 371

### Propuesta de Reglamento Considerando 11 quater (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(11 quater)** *A fin de garantizar unas normas adecuadas en materia de salud y seguridad de los conductores, es necesario crear unas zonas de estacionamiento seguras, unas instalaciones sanitarias adecuadas y unos alojamientos de calidad, o mejorarlos. La Unión debe contar con una red suficiente de zonas de estacionamiento.*

## Enmienda 372

### Propuesta de Reglamento Considerando 12 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(12 bis) El transporte de mercancías es distinto al transporte de viajeros. Los conductores de autocares mantienen un contacto cercano con sus pasajeros y deberían disfrutar de condiciones más adecuadas en el marco del presente Reglamento, sin alargar los tiempos de conducción o reducir los tiempos de descanso y pausa. Por consiguiente, la Comisión evaluar si pueden adoptarse normas específicas para este sector, especialmente en el caso de los servicios discrecionales, tal y como se definen en el artículo 2, párrafo 1, apartado 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.*

### **Enmienda 373**

#### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 1 – párrafo 1 – apartado -1 (nuevo)**

Reglamento (CE) no 561/2006

**Artículo 2 – apartado 1 – letra -a bis (nueva)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**-1. En el artículo 2, apartado 1, se inserta la letra siguiente:**

**«- a bis) de mercancías en transportes internacionales, cuando la masa máxima autorizada de los vehículos, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 2,4 toneladas, o».**

### **Enmienda 374**

#### **Propuesta de Reglamento**



**Artículo 1 – párrafo 1 – punto -1 bis (nuevo)**  
Reglamento (CE) no 561/2006  
Artículo 3 – apartado 1 – letra a bis

*Texto en vigor*

**a bis)** vehículos o conjuntos de vehículos de 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, y que solo se utilicen dentro de un radio de hasta **100** kilómetros alrededor del centro de **explotación** de la empresa, y a condición de que la conducción del vehículo no constituya la actividad principal del conductor;

**Enmienda 375**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 bis (nuevo)**  
Reglamento (CE) no 561/2006  
Artículo 3 – letra h bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

**Enmienda 376**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2**

*Enmienda*

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

«**a bis)** vehículos o conjuntos de vehículos de 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 que hayan sido producidas artesanalmente en la empresa a la que pertenece el conductor**, y que solo se utilicen dentro de un radio de hasta **150** kilómetros alrededor del centro de **explotación** de la empresa, y a condición de que la conducción del vehículo no constituya la actividad principal del conductor;».

*Enmienda*

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

«**h bis)** vehículos comerciales ligeros para el transporte de mercancías, cuando el transporte no se realice por cuenta ajena, sino por cuenta propia de la empresa o del conductor, y cuando la conducción no constituya la actividad principal de la persona que conduzca el vehículo;».

Reglamento (CE) n.º 561/2006  
Artículo 4 – letra r

*Texto de la Comisión*

r) «transporte no comercial»: todo transporte por carretera, excepto el transporte por cuenta ajena o por cuenta propia, por el que no se recibe remuneración alguna y que no genera ningún tipo de ingresos.».

*Enmienda*

r) «transporte no comercial»: todo transporte por carretera, excepto el transporte por cuenta ajena o por cuenta propia, por el que no se recibe remuneración alguna y que no genera ningún tipo de ingresos *o facturación*.».

**Enmienda 377**

**Propuesta de Reglamento**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 bis (nuevo)**

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 4 – letra r bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**2 bis) En el artículo 4, se añade la letra siguiente:**

**«r bis) «domicilio»: la residencia registrada del conductor en un Estado miembro;».**

**Enmienda 378**

**Propuesta de Reglamento**

**Artículo 1 – párrafo 2 – punto 2 ter (nuevo)**

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 5 – apartado 1

*Texto en vigor*

*Enmienda*

1. La edad mínima de los *cobradores* será de 18 años cumplidos.

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

**«1. La edad mínima de los *conductores* será de 18 años cumplidos.».**

**Enmienda 379**

**Propuesta de Reglamento**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra a**  
Reglamento (CE) n.º 561/2006  
Artículo 8 – apartado 6 – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**a) en el apartado 6, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:**

**suprimido**

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

**a) cuatro períodos de descanso semanal normal, o**

**b) dos períodos de descanso semanal normal de al menos 45 horas y dos períodos de descanso semanal reducido de al menos 24 horas.**

***A efectos de la letra b), períodos de descanso semanal reducido se compensará con un período de descanso equivalente, tomado de una vez antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana en cuestión.***

## **Enmienda 381**

### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra b**  
Reglamento (CE) n.º 561/2006  
Artículo 8 – apartado 7

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

«7. Los períodos de descanso tomados como compensación por un período de descanso semanal reducido deberán ***preceder o seguir inmediatamente*** a un período de descanso semanal normal de al menos 45 horas.»;

«7. Los períodos de descanso tomados como compensación por un período de descanso semanal reducido deberán ***añadirse*** a un período de descanso semanal normal de al menos 45 horas.

## **Enmienda 382**

### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c**  
Reglamento (CE) n.º 561/2006  
Artículo 8 – apartado 8 bis – parte introductoria

*Texto de la Comisión*

«8 bis. Los períodos de descanso semanal normal y cualquier descanso semanal de más de 45 horas que se tomen en compensación por períodos de descanso semanal reducido previos no podrán tomarse en un vehículo. Habrán de tomarse en un alojamiento *apropiado* que disponga de instalaciones sanitarias y para el descanso adecuadas:

*Enmienda*

«8 bis. Los períodos de descanso semanal normal y cualquier descanso semanal de más de 45 horas que se tomen en compensación por períodos de descanso semanal reducido previos no podrán tomarse en un vehículo. Habrán de tomarse en un alojamiento *de calidad y con instalaciones adecuadas para ambos sexos fuera de la cabina* que disponga de instalaciones sanitarias y para el descanso adecuadas *para el conductor. Dicho alojamiento deberá ser:*

**Enmienda 383**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c**  
Reglamento (CE) n.º 561/2006  
Artículo 8 – apartado 8 bis – letra a

*Texto de la Comisión*

a) proporcionadas o pagadas por el empresario, o

*Enmienda*

*(No afecta a la versión española).*

**Enmienda 384**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c**  
Reglamento (CE) n.º 561/2006  
Artículo 8 – apartado 8 bis – letra b

*Texto de la Comisión*

b) en el domicilio o en otro lugar privado elegido por el conductor.

*Enmienda*

b) en el domicilio *del conductor* o en otro lugar privado elegido por el conductor.

**Enmienda 385**

## **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c**

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 8 ter – párrafo 1

### *Texto de la Comisión*

8 ter. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan disfrutar al menos de un período de descanso semanal normal o un descanso semanal de más de 45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido en el domicilio *dentro* de cada período de *tres* semanas consecutivas.».

### *Enmienda*

8 ter. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan disfrutar al menos de un período de descanso semanal normal o un descanso semanal de más de 45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido en el domicilio *o en otro lugar de su elección antes de que finalice* cada período de *cuatro* semanas consecutivas. *El conductor informará a la empresa de transporte a más tardar dos semanas antes de dicho período de descanso en caso de que lo vaya a tomar en un lugar distinto de su domicilio. Cuando un conductor decida disfrutar de dicho período de descanso en su domicilio, la empresa de transporte le facilitará los medios necesarios para regresar al mismo. La empresa documentará de qué modo da cumplimiento a esta obligación y conservará esta documentación en sus locales a fin de presentarla cuando la soliciten las autoridades de control.*

## **Enmienda 386**

### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c**

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 8 ter – párrafo 1 bis (nuevo)

### *Texto de la Comisión*

### *Enmienda*

*En el artículo 8, apartado 8 ter, se añade el párrafo siguiente:*

*«El conductor declarará que ha disfrutado de un período de descanso semanal normal o de un descanso semanal de más de 45 horas en un lugar elegido por él en compensación por un*

*descanso semanal reducido. Esta declaración se conservará en los locales de la empresa.».*

## **Enmienda 380**

### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c bis (nueva)**

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 9 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*c bis) se añade el apartado siguiente:*

*9 bis. A más tardar el ... [dos años después de la entrada en vigor del presente Reglamento] la Comisión evaluará e informará al Parlamento y al Consejo sobre si pueden adoptarse normas más adecuadas para conductores que presten servicios discrecionales de transporte de pasajeros, según la definición del artículo 2, párrafo 1, 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.*

## **Enmienda 387**

### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 bis (nuevo)**

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*5 bis) Se inserta el artículo siguiente:*

*«Artículo 8 bis*

*1. A más tardar el [seis meses después de la entrada en vigor del*

*presente Reglamento], los Estados miembros comunicarán a la Comisión la localización de las zonas de estacionamiento reservadas disponibles en sus territorios y notificarán posteriormente cualquier cambio respecto de esta información. La Comisión publicará una lista de todas las zonas de estacionamiento reservadas públicamente accesibles en un único sitio web oficial que se actualizará periódicamente.*

*2. En la entrada de todas las zonas de estacionamiento que tengan al menos las instalaciones y características estipuladas en el anexo 1 y que haya publicado la Comisión de conformidad con el apartado 2 se podrá indicar que son zonas de estacionamiento reservadas.*

*3. Los Estados miembros garantizarán que se realicen controles aleatorios de forma periódica para comprobar el cumplimiento de las características del aparcamiento con los criterios relativos a las zonas de estacionamiento reservadas que figuran en el anexo.*

*4. Los Estados miembros investigarán las reclamaciones sobre las zonas de estacionamiento reservadas certificadas que no sean conformes con los criterios que figuran en el anexo.*

*5. Los Estados miembros fomentarán la creación de zonas de estacionamiento reservadas con arreglo a lo establecido en el artículo 39, apartado 2, letra c), del Reglamento (UE) n.º 1315/2013.*

*A más tardar el 31 de diciembre de 2020, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y el Consejo sobre la disponibilidad de instalaciones de descanso adecuadas para los conductores y de instalaciones de estacionamiento protegidas. Dicho informe irá acompañado del proyecto de Reglamento por el que se establezcan las normas y procedimientos de certificación de las zonas de estacionamiento reservadas a que se refiere el apartado 4 del presente*

*artículo. Este informe se actualizará todos los años a partir de la información recopilada por la Comisión en virtud del apartado 5 y contendrá una lista de medidas propuestas para incrementar la cantidad y la calidad de instalaciones de descanso adecuadas para los conductores y de las instalaciones de estacionamiento protegidas.».*

## **Enmienda 388**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Artículo 1 – apartado 1 – punto 6**

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 9 – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

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 el período de descanso diario normal o el período de descanso semanal reducido, el conductor deberá tener acceso a una cama o litera que esté a su disposición.

#### *Enmienda*

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 el período de descanso diario normal o el período de descanso semanal reducido, el conductor deberá tener acceso a una ***cabina para pernoctar***, cama o litera que esté a su disposición.

## **Enmienda 389**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Artículo 1 – apartado 1 – punto 6 bis (nuevo)**

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 9 – apartado 1 bis (nuevo)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

***6 bis) En el artículo 9, se inserta el apartado siguiente:***

***«1 bis. Dicha excepción debe ampliarse a los descansos semanales normales cuando***



*la duración del viaje en transbordador sea igual o superior a doce horas. Durante ese período de descanso semanal, el conductor deberá tener acceso a una cabina para pernoctar.».*

## Enmienda 390

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 1 – apartado 1 – punto 6 bis (nuevo)

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 10 – apartado 1

*Texto en vigor*

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.

*Enmienda*

**6 bis) En el artículo 10, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:**

«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, **de la rapidez de la entrega** o del volumen de las mercancías transportadas, si dichas remuneraciones **fomentan** las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento.».

## Enmienda 391

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 1 – apartado 1 – punto 7

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 12 – apartado 2

*Texto de la Comisión*

Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera, el conductor podrá apartarse de lo dispuesto en el artículo 8, **apartado 2, y en el artículo 8, apartado 6, párrafo segundo**, para poder llegar **a un alojamiento apropiado, según lo dispuesto en el artículo 8, apartado 8 bis, para tomar en él el período de descanso diario**

*Enmienda*

Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera, el conductor podrá apartarse de **manera excepcional de** lo dispuesto en el artículo 6, **apartados 1 y 2, después de un descanso de 30 minutos**, para poder llegar en **un plazo de dos horas al centro de operaciones de la empresa donde tenga su base el conductor y donde**

*o semanal. Esa excepción no deberá traducirse en un rebasamiento de los tiempos de conducción diaria o semanal ni en un acortamiento de los períodos de descanso diario o semanal. El conductor deberá señalar manualmente el motivo de la excepción en la hoja de registro del aparato de control o en una impresión del aparato de control o en el registro de servicio, a más tardar, al llegar al alojamiento apropiado.*

*comenzará el descanso semanal normal. El conductor deberá señalar manualmente el motivo de la excepción en la impresión del aparato de control. Este período igual o inferior a dos horas se compensará con un período de descanso equivalente, tomado de una vez con cualquier período de descanso, al finalizar la tercera semana siguiente a la semana en cuestión.*

### **Enmienda 392**

#### **Propuesta de Reglamento**

#### **Artículo 1 – apartado 1 – punto 7 bis (nuevo)**

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 13 – apartado 1 – letra d

#### *Texto en vigor*

*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;*

#### *Enmienda*

*7 bis) En el artículo 13, apartado 1, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:*

*«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 en el marco de los envíos postales definidos en el artículo 2, apartado 6 de la Directiva 97/67/CE.»*

### **Enmienda 393**

#### **Propuesta de Reglamento**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7 ter (nuevo)**

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 13 – apartado 1 – letra e

*Texto en vigor*

*Enmienda*

*e) vehículos* que circulen exclusivamente en islas *cuya* superficie no *supere los* 2 300 kilómetros cuadrados y que no estén *unidas* al resto del territorio nacional por ningún puente, vado o túnel abierto a los vehículos de motor;

**7 ter) En el artículo 13, apartado 1, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:**

«*e) vehículos* que circulen 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 ningún puente, vado o túnel abierto a los vehículos de motor, *ni limiten con ningún otro Estado miembro*;».

### **Enmienda 394**

#### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7 quater (nuevo)**

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 13 – apartado 1 – letra p bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**7 quater) En el artículo 13, apartado 1, se añade la letra siguiente:**

«*p bis) vehículos o conjuntos de vehículos con una masa máxima autorizada no superior a 44 toneladas que se utilicen por empresas de construcción dentro de un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa y siempre que la conducción de los vehículos no constituya la actividad principal del conductor*;».

### **Enmienda 395**

#### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 1 – apartado 1 – punto 8**

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 14 – apartado 2

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

2. En casos de urgencia, los Estados

2. En casos de urgencia, los Estados

miembros podrán establecer, en circunstancias excepcionales, una excepción temporal que no exceda de treinta días, que se justificará debidamente y se notificará inmediatamente a la Comisión.».

miembros podrán establecer, en circunstancias excepcionales, una excepción temporal que no exceda de treinta días, que se justificará debidamente y se notificará inmediatamente a la Comisión.

*Esta información se publicará en un sitio web público especializado mantenido por la Comisión Europea en todos los idiomas de la Unión.».*

## Enmienda 396

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9**  
Reglamento (CE) n.º 561/2006  
Artículo 15

### *Texto de la Comisión*

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.*».

### *Enmienda*

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. *En interés de las condiciones laborales de los conductores, así como de la seguridad vial y del cumplimiento de la normativa, los Estados miembros deben proporcionar zonas de estacionamiento y de descanso, sin nieve y hielo durante el invierno, sobre todo en las regiones ultraperiféricas o periféricas de la Unión Europea.*

## Enmienda 397

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 bis (nuevo)**  
Reglamento (CE) n.º 561/2006  
Artículo 17 – apartado 3 bis (nuevo)

**9 bis) En el artículo 17 se añade el apartado siguiente:**

**«3 bis. El informe incluirá una evaluación del uso de los sistemas de conducción autónoma en los Estados miembros y de la posibilidad de que el conductor registre el período de activación del sistema de conducción autónoma, e irá acompañado, si procede, de una propuesta legislativa de modificación del presente Reglamento, que incluirá los requisitos necesarios para que el conductor registre dichos datos en el tacógrafo inteligente.».**

## Enmienda 398

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 10

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 19 – apartado 1

«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, proporcionadas a la gravedad de las infracciones **determinada de conformidad con** el anexo III de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>12</sup>, 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 **esas medidas y el régimen de sanciones** antes de la fecha mencionada en el artículo 29, párrafo segundo. **Asimismo**, notificarán sin demora

«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 Consejo<sup>12</sup>, 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, antes de 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**

toda modificación posterior *de estos*. La Comisión informará a los Estados miembros *en consecuencia*.

*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*.

*Esta información se publicará en un sitio web público especializado mantenido por la Comisión en todos los idiomas de la Unión e incluirá información detallada sobre dichas sanciones aplicables en los Estados miembros de la Unión.*

---

<sup>12</sup> 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).

---

<sup>12</sup> 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).

## **Enmienda 399**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 12**

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 25 – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

2. En los casos a que se refiere el apartado 1, la Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan planteamientos comunes de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 24, apartado 2.

#### *Enmienda*

2. En los casos a que se refiere el apartado 1, la Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan planteamientos comunes *para la aplicación del presente Reglamento* de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 24, apartado 2.

## **Enmienda 400**

### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 12 bis (nuevo)**  
Reglamento (CE) n.º 561/2006  
Anexo (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**12 bis) Se añade el anexo siguiente:**

**«Requisitos mínimos para las zonas de estacionamiento**

**Parte A: Instalaciones de servicio**

**1) Aseos con grifos, limpios, en buen estado y revisados periódicamente:**

**- hasta 10 plazas, al menos un bloque de aseos de cuatro unidades;**

**- entre 10 y 25 plazas, al menos un bloque de aseos de ocho unidades;**

**- entre 25 y 50 plazas, al menos dos bloques de aseos de diez unidades cada uno;**

**- entre 50 y 75 plazas, al menos dos bloques de aseos de quince unidades cada uno;**

**- entre 75 y 125 plazas, al menos cuatro bloques de aseos de quince unidades cada uno;**

**- más de 125 plazas, al menos seis bloques de aseos de quince unidades cada uno.**

**2) Duchas limpias, en buen estado y revisadas periódicamente:**

**- hasta 10 plazas, al menos un bloque de duchas de dos unidades;**

**- entre 25 y 50 plazas, al menos dos bloques de duchas de cinco unidades cada uno;**

**- entre 50 y 75 plazas, al menos dos bloques de duchas de diez unidades cada uno;**

**- entre 75 y 125 plazas, al menos cuatro bloques de duchas de doce unidades cada uno;**

**- más de 125 plazas, al menos seis bloques de duchas de quince unidades cada uno.**

**3) Acceso adecuado a agua potable.**

- 4) *Instalaciones de cocina adecuadas, cafetería o restaurante.*
- 5) *Tienda con surtido de bebidas, comida, etc. en el mismo lugar o en sus inmediaciones.*
- 6) *Un número adecuado de cubos de basura con capacidad suficiente.*
- 7) *Una marquesina de protección frente al sol o la lluvia, cerca de la zona de estacionamiento.*
- 8) *Plan de emergencia / gestión de crisis / contactos de urgencia conocidos por el personal.*
- 9) *Mesas de picnic con bancos u otras alternativas en un número razonable.*
- 10) *Servicio específico de wifi.*
- 11) *Sistema de reserva, pago y facturación sin transacciones en efectivo.*
- 12) *Sistema, local y en línea, de indicación de los espacios disponibles.*
- 13) *Instalaciones adecuadas para ambos sexos.*

#### *Parte B: Elementos de seguridad*

- 1) *Separación continua de la zona de estacionamiento y sus alrededores, como vallas o barreras equivalentes, que impida o demore el acceso accidental y el acceso no autorizado intencional.*
- 2) *Únicamente los usuarios de la zona de estacionamiento de camiones y el personal de la misma dispondrán de acceso al aparcamiento.*
- 3) *Sistema de grabación digital (de al menos 25 fotogramas por segundo). El sistema deberá grabar en modo continuo o en modo de detección de movimiento.*
- 4) *Sistema de televisión en circuito cerrado (CCTV) con posibilidad de cubrir la totalidad del vallado de manera que pueda grabarse con claridad todo cuanto suceda en el mismo o en sus inmediaciones.*



- 5) ***Vigilancia del emplazamiento por patrullas u otros medios.***
- 6) ***Todos los incidentes delictivos serán notificados al personal de la zona de estacionamiento de camiones y a la policía. En la medida de lo posible, el vehículo se mantendrá estacionado a la espera de instrucciones de la policía.***
- 7) ***Zonas de circulación para vehículos y peatones permanentemente iluminadas.***
- 8) ***Seguridad de los peatones en las zonas de estacionamiento reservadas.***
- 9) ***Vigilancia de la zona de estacionamiento mediante controles de seguridad adecuados y proporcionados.***
- 10) ***Indicación clara de los números de teléfono de los servicios de emergencia.».***

## **Enmienda 401**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Artículo 2 – párrafo 1 – punto -1 bis (nuevo)**

Reglamento (UE) n.º 165/2014

Artículo 1 – apartado 1

*Texto en vigor*

1. El presente Reglamento establece las obligaciones y requisitos relacionado con la fabricación, instalación, utilización, ensayo y control de los tacógrafos empleados en el transporte por carretera, a fin de comprobar la observancia de las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006, la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>14</sup> y la Directiva 92/6/CEE del Consejo<sup>15</sup>.

*Enmienda*

***-1) El artículo 1, apartado 1, se sustituye por el texto siguiente:***

1. El presente Reglamento establece las obligaciones y requisitos relacionado con la fabricación, instalación, utilización, ensayo y control de los tacógrafos empleados en el transporte por carretera, a fin de comprobar la observancia de las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006, la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>14</sup> y la Directiva 92/6/CEE del Consejo<sup>15</sup>, ***el Reglamento (CE) n.º 1072/2009, la Directiva 92/106/CEE del Consejo<sup>15 bis</sup>, la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE en lo que se refiere al desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera, así***

*como de la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de conductores en el transporte por carretera.»*

---

<sup>14</sup> 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).

<sup>15</sup> 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).

---

<sup>14</sup> 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).

<sup>15</sup> 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).

<sup>15 bis</sup> [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 \(DO L 368 de 17.12.1992, p. 38\).](#)

## **Enmienda 402**

### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 2 – párrafo 1 – punto -1 bis (nuevo)**

Reglamento (UE) n.º 165/2014

Artículo 2 – apartado 2 – letra h bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

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

**«h bis) “tacógrafo inteligente”: tacógrafo digital que utiliza un servicio de posicionamiento basado en un sistema de navegación por satélite que determina automáticamente su posición con arreglo al presente Reglamento;».**

## **Enmienda 403**

## **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 2 – párrafo 1 – punto -1 ter (nuevo)**

Reglamento (UE) n.º 165/2014

Artículo 3 – apartado 4

*Texto en vigor*

**4. Quince años después de imponerse a los vehículos de nueva matriculación la obligación de disponer de un tacógrafo con arreglo a los artículos 8, 9 y 10, los vehículos que circulen en un Estado miembro distinto de aquel en el que están matriculados deberán estar provistos de dicho tacógrafo.**

*Enmienda*

**-1 ter) El artículo 3, apartado 4, se sustituye por el texto siguiente:**

**«4. A más tardar<sup>1</sup>... [DO: tres años después de la entrada en vigor del presente Reglamento modificativo], los siguientes vehículos irán equipados con un tacógrafo inteligente:**

**a) los vehículos que circulen en un Estado miembro distinto de aquel en el que están matriculados que vayan provistos de un tacógrafo analógico,**

**b) los vehículos que circulen en un Estado miembro distinto de aquel en el que están matriculados que vayan provistos de un tacógrafo digital que cumpla las especificaciones establecidas en el anexo I B del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo aplicable hasta el 30 de septiembre de 2011, o**

**c) los vehículos que circulen en un Estado miembro distinto de aquel en el que están matriculados que vayan provistos de un tacógrafo digital que cumpla las especificaciones establecidas en el anexo I B del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo aplicable a partir del 1 de octubre de 2011.»**

---

**Suponiendo la entrada en vigor del paquete del transporte por carretera en 2019 y la entrada en vigor de la segunda versión del acto de ejecución de la Comisión para tacógrafos inteligentes para 2019-2020 (véase el artículo 11 más abajo), y aplicándose posteriormente a la retroadaptación un enfoque escalonado.»**

## Enmienda 404

### Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto -1 quater (nuevo)

Reglamento (UE) n.º 165/2014

Artículo 3 – apartado 4 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**-1 quater)** *En el artículo 3 se añade el apartado siguiente:*

*«4 bis. A más tardar... [DO: cuatro años después de la entrada en vigor del presente Reglamento modificativo], los vehículos que circulen en un Estado miembro distinto de aquel en el que están matriculados que estén provistos de un tacógrafo digital que cumpla las especificaciones establecidas en el anexo I B del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo aplicable a partir del 1 de octubre de 2012 irán provistos de un tacógrafo inteligente.»*

## Enmienda 405

### Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto -1 quinquies (nuevo)

Reglamento (UE) n.º 165/2014

Artículo 3 – apartado 4 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**-1 quinquies)** *En el artículo 3 se añade el apartado siguiente:*

*«4 ter. A más tardar... [DO: cinco años después de la entrada en vigor del presente Reglamento modificativo], los vehículos que circulen en un Estado miembro distinto de aquel en el que están matriculados que estén provistos de un tacógrafo inteligente que cumpla las especificaciones establecidas en el anexo I C del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2016/799<sup>1</sup> de la Comisión irán provistos de un tacógrafo inteligente.»*

---

*<sup>1</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión, de 18 de marzo de 2016, por el que se ejecuta el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, que establece los requisitos para la construcción, ensayo, instalación, funcionamiento y reparación de los tacógrafos y de sus componentes (DO L 139 de 26.5.2016, p. 1).».*

## **Enmienda 406**

### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 2 – párrafo 1 – punto -1 sexies (nuevo)**

Reglamento (UE) n.º 165/2014

Artículo 4 – apartado 2 – guion 3 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

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

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

## **Enmienda 407**

### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 2 – párrafo 1 – punto -1 septies (nuevo)**

Reglamento (UE) n.º 165/2014

Artículo 7 – apartado 1

*Texto en vigor*

*Enmienda*

**-1 septies) En el artículo 7, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:**

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

**«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**

del Reglamento (CE) n.º 561/2006, conforme a lo establecido en *las Directivas 95/46/CE* y *2002/58/CE*, y se realice bajo la supervisión de la autoridad de control del Estado miembro a que se refiere el artículo **28 de la Directiva 95/46/CE**.

del Reglamento (CE) n.º 561/2006, *la Directiva 2002/15/CE, la Directiva 92/6/CEE del Consejo, la Directiva 92/106/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n.º1072/2009, la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE en lo que se refiere al desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera, y de la Directiva por la que se establecen normas específicas en relación con la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE en lo que se refiere al desplazamiento de conductores en el sector del transporte por carretera,* conforme a lo establecido en *el Reglamento (UE) n.º 2016/679 y la Directiva 2002/58/CE*, y se realice bajo la supervisión de la autoridad de control del Estado miembro a que se refiere el artículo **51 del Reglamento (UE) n.º 2016/679.**».

## Enmienda 408

### Propuesta de Reglamento

**Artículo 2 – párrafo 1 – punto -1 octies (nuevo)**

Reglamento (UE) n.º 165/2014

Artículo 7 – apartado 2 – parte introductoria

*Texto en vigor*

*Enmienda*

2. Los Estados miembros velarán en particular por que se protejan los datos personales de cualquier uso distinto de los estrictamente relacionados con el presente Reglamento y en el Reglamento (CE) n.º 561/2006, de conformidad con el apartado 1, en relación con:

***-a octies) En el artículo 7, apartado 2, la parte introductoria se sustituye por lo siguiente:***

2. Los Estados miembros velarán en particular por que se protejan los datos personales de cualquier uso distinto de los estrictamente relacionados con el presente Reglamento y en el Reglamento (CE) n.º 561/2006, *la Directiva 2002/15/CE, la Directiva 92/6/CEE del Consejo, la Directiva 92/106/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n.º1072/2009, la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE en lo que se refiere al desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera, y de la Directiva por la que se establecen normas*

*específicas en relación con la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE en lo que se refiere al desplazamiento de conductores en el sector del transporte por carretera, de conformidad con el apartado 1, en relación con:*

## **Enmienda 409**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1**

Reglamento (UE) n.º 165/2014

Artículo 8 – apartado 1 – párrafo 1 – guion 2

#### *Texto de la Comisión*

«– cada tres horas de tiempo de conducción acumulado y cada vez que el vehículo cruce la frontera,».

#### *Enmienda*

«– cada tres horas de tiempo de conducción acumulado y cada vez que el vehículo cruce la frontera **de un Estado miembro**,».

## **Enmienda 410**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1**

Reglamento (UE) n.º 165/2014

Artículo 8 – apartado 1 – párrafo 1 – guion 2 bis (nuevo)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

– ***cada vez que el vehículo realice operaciones de carga o descarga,***

## **Enmienda 411**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1 bis (nuevo)**

Reglamento (UE) n.º 165/2014

Artículo 8 – apartado 1 – párrafo 1 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**1 bis)** *En el artículo 8, apartado 1, se inserta el párrafo siguiente:*

*«A fin de facilitar la verificación 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, conforme a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 561/2006.».*

## **Enmienda 412**

### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1 ter (nuevo)**

Reglamento (UE) n.º 165/2014

**Artículo 8 – apartado 1 – párrafo 2 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**1 ter)** *En el artículo 8, apartado 1, se añade el párrafo siguiente:*

*«Los vehículos matriculados por primera vez a partir del ... [veinticuatro meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento modificativo] irán provistos de un tacógrafo conforme a lo dispuesto en el artículo 8, apartado 1, párrafo primero, guion segundo, y en el artículo 8, apartado 1, párrafo segundo, del presente Reglamento.».*

## **Enmienda 413/rev.**

### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1 quater (nuevo)**

Reglamento (UE) n.º 165/2014

**Artículo 9 – apartado 2**



*Texto en vigor*

2. *En el caso de vehículos de nueva matriculación obligados desde hace quince años a disponer de un tacógrafo con arreglo al presente artículo y a los artículos 8 y 10*, los Estados miembros dotarán a sus autoridades de control, en la medida adecuada, de los aparatos de teledetección temprana necesarios con el fin de permitir la comunicación de datos a que se refiere el presente artículo, teniendo en cuenta sus requisitos y estrategias específicos de ejecución. Hasta ese momento, los Estados miembros podrán decidir si se debe dotar a sus autoridades de control de aparatos de teledetección temprana.

#### **Enmienda 414**

##### **Propuesta de Reglamento**

##### **Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1 quinquies (nuevo)**

Reglamento (UE) n.º 165/2014

Artículo 9 – apartado 3

*Texto en vigor*

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 *del*

*Enmienda*

**(1 quater) En el artículo 9, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:**

«2. *A más tardar...[DO: un año después de la entrada en vigor del presente Reglamento]*, los Estados miembros dotarán a sus autoridades de control, en la medida adecuada, de los aparatos de teledetección temprana necesarios con el fin de permitir la comunicación de datos a que se refiere el presente artículo, teniendo en cuenta sus requisitos y estrategias específicos de ejecución. Hasta ese momento, los Estados miembros podrán decidir si se debe dotar a sus autoridades de control de aparatos de teledetección temprana.»

*Enmienda*

**1 quinquies) En el artículo 9, 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*

**Reglamento (CE) n.º 561/2006** y del presente Reglamento y a los talleres, siempre que sea necesario para comprobar el correcto funcionamiento del tacógrafo.

**jurídicos de la Unión establecidos 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.».

## **Enmienda 415**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1 sexies (nuevo)**

Reglamento (UE) n.º 165/2014

Artículo 11 – párrafo 1

*Texto en vigor*

A fin de garantizar que los tacógrafos inteligentes respeten los principios y requisitos establecidos en el presente Reglamento, la Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, las disposiciones específicas necesarias para la aplicación uniforme de los artículos 8, 9 y 10, con exclusión de todas aquellas disposiciones que establezcan el registro de datos adicionales por el tacógrafo. Tales actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 42, apartado 3.

*Enmienda*

**1 sexies) En el artículo 11, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:**

«A fin de garantizar que los tacógrafos inteligentes respeten los principios y requisitos establecidos en el presente Reglamento, la Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, las disposiciones específicas necesarias para la aplicación uniforme de los artículos 8, 9 y 10, con exclusión de todas aquellas disposiciones que establezcan el registro de datos adicionales por el tacógrafo.

***A más tardar [DO: doce meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento modificativo], la Comisión adoptará actos de ejecución por los que se establecerán normas detalladas para el registro de todos los cruces de frontera del vehículo a que se refieren el artículo 8, apartado 1, párrafo primero, guion segundo, y el artículo 8, apartado 1, párrafo segundo.***

Tales actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 42, apartado 3.».

## Enmienda 416


### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1 septies (nuevo)

Reglamento (UE) n.º 165/2014



Artículo 34 – apartado 5 – letra b – inciso iv

*Texto en vigor*

iv) con el signo : pausa o descanso.

*Enmienda*

**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 «ferry/tren»: Además del signo : el período de descanso disfrutado en un ferry o tren conforme a lo dispuesto en el artículo 9 del Reglamento (CE) n.º 561/2006.».**

## Enmienda 417

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 2 – apartado 1 – punto 2

Reglamento (UE) n.º 165/2014

Artículo 34 – apartado 7 – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

7. **El** conductor introducirá en el **tacógrafo digital** los símbolos de los países en que comience y termine su período de trabajo diario, así como el lugar y el momento en que haya cruzado una frontera **en el vehículo, a la llegada al lugar de parada adecuado**. Los Estados miembros podrán obligar a los conductores de vehículos que efectúen transportes dentro de su territorio a que añadan al símbolo del país especificaciones geográficas más detalladas, siempre que esos Estados miembros hayan notificado esas

*Enmienda*

7. **Cuando el tacógrafo no sea capaz de registrar automáticamente el cruce de frontera, el** conductor introducirá, en el **primer lugar de parada disponible y viable**, los símbolos de los países en que comience y termine su período de trabajo diario, así como el lugar y el momento en que haya cruzado una frontera. El **código del nuevo país al que se accede tras el cruce de la frontera se introducirá bajo el epígrafe BEGIN del tacógrafo**. Los Estados miembros podrán obligar a los conductores de vehículos que efectúen

especificaciones a la Comisión antes del 1 de abril de 1998.

transportes dentro de su territorio a que añadan al símbolo del país especificaciones geográficas más detalladas, siempre que esos Estados miembros hayan notificado esas especificaciones a la Comisión antes del 1 de abril de 1998.

## **Enmienda 418**

### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 2 – párrafo 1 – punto 2 bis (nuevo)**

Reglamento (UE) n.º 165/2014

Artículo 34 – apartado 7 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**2 bis) En el artículo 34, se añade el apartado siguiente:**

**«7 bis. Los conductores recibirán formación sobre cómo utilizar el tacógrafo de forma correcta a fin de utilizar plenamente el equipo. El conductor no debe asumir los costes de su formación, que debe ser proporcionada por el empresario.».**

## **Enmienda 419**

### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 2 – párrafo 1 – punto 2 ter (nuevo)**

Reglamento (UE) n.º 165/2014

Artículo 34 – apartado 7 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**2 ter) En el artículo 34, se añade el apartado siguiente:**

**«7 ter. Se debe formar a la mayor cantidad posible de autoridades de control sobre cómo leer y supervisar correctamente los tacógrafos.».**

## **Enmienda 420**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Artículo 2 – párrafo 1 – punto 2 quater (nuevo)**

Reglamento (UE) n.º 165/2014

Artículo 36 – apartado 1 – inciso i

*Texto en vigor*

*i)* las hojas de registro del día en curso y las utilizadas por el conductor en los **28** días anteriores,

*Enmienda*

**2 quater)** *En el artículo 36, apartado 1, el inciso i) se sustituye por el texto siguiente:*

«*i)* las hojas de registro del día en curso y las utilizadas por el conductor en los **56** días anteriores.»

### **Enmienda 421**

#### **Propuesta de Reglamento**

#### **Artículo 2 – párrafo 1 – punto 2 quinquies (nuevo)**

Reglamento (UE) n.º 165/2014

Artículo 36 – apartado 1 – inciso iii

*Texto en vigor*

*iii)* cualquier registro manual o documento impreso realizados durante el día en curso y los **28** días anteriores conforme a lo dispuesto por el presente Reglamento y el Reglamento (CE) n.º 561/2006.

*Enmienda*

**2 quinquies)** *En el artículo 36, apartado 1, el inciso iii) se sustituye por el texto siguiente:*

«*iii)* cualquier registro manual o documento impreso realizados durante el día en curso y los **56** días anteriores conforme a lo dispuesto por el presente Reglamento y el Reglamento (CE) n.º 561/2006.»

### **Enmienda 422**

#### **Propuesta de Reglamento**

#### **Artículo 2 – párrafo 1 – punto 2 sexies (nuevo)**

Reglamento (UE) n.º 165/2014

Artículo 36 – apartado 2 – inciso ii

*Texto en vigor*

**ii)** cualquier registro manual o documento impreso realizados durante el día en curso y los **28** días anteriores conforme a lo dispuesto por el presente Reglamento y el Reglamento (CE) n.º 561/2006.

*Enmienda*

**2 sexies)** *En el artículo 36, apartado 2, el inciso ii) se sustituye por el texto siguiente:*

**«ii)** cualquier registro manual o documento impreso realizados durante el día en curso y los **56** días anteriores conforme a lo dispuesto por el presente Reglamento y el Reglamento (CE) n.º 561/2006.».