

## **Toda la información legal sobre el transporte discrecional de viajeros por carretera y la modificación de las pausas, descansos diarios y semanales establecidos en el Reglamento (CE) 561/2006**

El **Reglamento (CE) 561/2006 sobre tiempos de conducción y descanso**, ha sido modificado por el Reglamento **(UE) 2024/1258** en lo relativo a las pausas y períodos de **descansos diarios y semanales** en el sector del **TRANSPORTE DISCRECIONAL DE VIAJEROS**. Este Reglamento 2024/1258 ha sido publicado en el **DOUE del 2 de mayo de 2024** y entra en vigor a los **20 días de su publicación**, por lo que se aplicará a partir del **22 de mayo** de 2024.

El objetivo de la nueva disposición es establecer una **flexibilidad en la realización de las pausas y descansos diarios y semanales** en las operaciones de transporte discrecional de viajeros en tres aspectos: flexibilidad dividir la pausa, posibilidad de posponer el descanso diario y regla de los 12 días para el descanso semanal en los servicios nacionales.

No obstante, **estas nuevas disposiciones** deben entenderse como una excepción a la regla general y el uso de cada una de ellas sólo es posible cuando se cumplan la totalidad de los requisitos establecidos en cada una. En caso contrario, se entenderá que será de aplicación la norma general respectiva.

Por otra parte, la modificación introducida también indica cómo debe realizarse el control del uso de estas excepciones por parte de los agentes de control o bien la justificación del uso de las excepciones **por parte de los conductores**, cuando son sometidos a un control en carretera.

**Flexibilidad en las pausas y en los descansos:**

La flexibilidad introducida por el nuevo reglamento **para los servicios discrecionales de viajeros por carretera es:**

- **Flexibilidad** para dividir la pausa (modificación del art. 7 del Reglamento 561/2006):

**La pausa de 45 minutos**, después de 4 horas y media de conducción, puede realizarse en dos períodos de al menos 15 minutos. Es decir, será válida cualquier combinación de dos descansos de al menos 15 minutos y cuya suma sea al menos 45 minutos.

- Posibilidad de posponer el descanso diario en una hora (añadido apartado 2.bis al art. 8. del Reglamento 561/2006):

Los conductores podrán aplazar el inicio de sus períodos de descanso diarios por **un tiempo máximo de una hora**, siempre y cuando el período de conducción de ese día no haya superado las siete horas, y solo podrán hacerlo cuando presten un único servicio discrecional de transporte de viajeros cuya duración sea de seis días o más.

Asimismo, esta flexibilidad debe limitarse de modo que sea posible utilizar dicha excepción de las normas sobre períodos de descanso solo una vez durante el viaje completo (de 6 días), o dos veces en el caso de **servicios discrecionales de transporte de viajeros** únicos de ocho días o más.

El recurso a dicha excepción no afecta al momento que debe respetarse para que, como muy tarde, se dé inicio al período de descanso semanal. Es decir, el descanso semanal debe iniciarse antes de que **transcurran 6 períodos de 24 horas** desde el fin del descanso semanal anterior.

- Regla de los **12 días para el descanso semanal** es aplicable a los servicios nacionales (modificación del art. 8.6 bis del Reglamento 561/2006):

Actualmente los servicios internacionales **discrecionales de transporte de viajeros** pueden acogerse a la posibilidad de aplazar el período de descanso semanal hasta doce períodos consecutivos de veinticuatro horas (regla de los 12 días).

Para garantizar una igualdad de trato y una competencia **leal entre los operadores de transporte**, la modificación introducida permite que

los servicios nacionales discrecionales de transporte de viajeros también puedan aplazar el período de descanso semanal.

Es decir, un conductor que realice un único servicio discrecional de pasajeros puede aplazar el período de descanso semanal hasta 12 períodos consecutivos de 24 horas siguientes a un **descanso semanal normal previo (de 45 horas)** siempre que, tras la aplicación de la excepción, el conductor se tome:

**i) Dos períodos** de descanso semanal regular, o

**ii) Un período de descanso** semanal regular y un período de descanso semanal reducido de al menos 24 horas; no obstante, la reducción se compensará con un período equivalente de descanso ininterrumpido antes de finalizar **la tercera** semana siguiente a la semana del período de excepción;

#### **Justificación del uso de estas excepciones por parte del conductor (añadidos apartados 4 y 5 al art. 16 del Reglamento 561/2006):**

Para facilitar el control en carretera, los conductores deben llevar en el vehículo, durante todo el trayecto, una hoja de ruta en la que conste la información esencial del viaje (es decir, la información requerida **en el artículo 12 de Reglamento 1073/2009**). Esta hoja de ruta servirá para acreditar que el conductor está haciendo un servicio discrecional de transporte de viajeros, en cuyo caso podrá hacer uso de las nuevas excepciones.

Para los **servicios discrecionales nacionales** de pasajeros se llevará o bien **la hoja de ruta del Reglamento 1073/2009** o bien la que se establece en la Orden FOM 1230/2013, quedando claro que se trata de un transporte discrecional de transporte de viajeros.

Por otra parte, el Reglamento 165/2014 obliga a los conductores a llevar a bordo del vehículo los registros del día del control y de **los 28 días anteriores (56 días, a partir del 31 de diciembre de 2024)**. Por ello, los conductores deben llevar a bordo del vehículo copias de las hojas de ruta correspondientes a los servicios discrecionales que hayan hecho en el período del control (28 días o 56 días, según corresponda) y en los que se hubiera hecho uso de estas excepciones.

En definitiva, si un servicio discrecional de viajeros quiere acogerse a alguna o varias de **las nuevas excepciones**, deberá justificar que cumple los requisitos de las excepciones que quiera usar. En caso de que no poder justificarlo, se aplicará la norma general.

### **Análisis de los tiempos de conducción y descanso y tacógrafo:**

El análisis de los tiempos de conducción y descanso, tanto en los controles en empresa como en los controles en carretera en España, se va a seguir haciendo con las herramientas informáticas **disponibles hasta la fecha y, a corto plazo**, no está prevista ninguna modificación al respecto. Por este motivo es importante que, o bien el conductor, en un control en carretera, o bien la empresa, cuando se le requiere para una inspección en empresa, acredite haber hecho uso de estas excepciones para que se tengan en cuenta por parte del agente de control o inspector respectivamente. Esta información evitará que se levanten boletines de denuncia o se instruyan expedientes que no sean necesarios.

El reglamento 2024/1258 también indica que la **Comisión establecerá nuevas** especificaciones para que el tacógrafo pueda registrar el tipo de servicio de transporte de viajeros (discrecional o regular). A partir del momento en el que el tacógrafo registre el tipo de servicio, ya no será necesario llevar el documento acreditativo mencionado anteriormente. Mientras no dispongamos de la nueva versión del tacógrafo, los actuales seguirán funcionando como hasta ahora.

### **Modificación del artículo 19.2 del Reglamento 561/2006:**

El Reglamento (UE) 2024/1258 modifica, asimismo, **el apartado 2 del artículo 19 del Reglamento 561/2006** en el sentido de que, a partir de su entrada en vigor (**22 de mayo de 2024**), es posible aplicar el principio de extraterritorialidad para las infracciones de tacógrafo detectadas a vehículo extranjeros cuando se hayan cometido en otro país y siempre que no hayan sido sancionadas previamente.

### **En estos enlaces se puede consultar:**

- [REGLAMENTO \(CE\) no 561/2006 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 15 de marzo de 2006](#)
-

- REGLAMENTO (UE) 2024/1258 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 24 de abril de 2024