



TEXTOS APROBADOS

P9_TA(2023)0453

Requisitos mínimos sobre las pausas y los períodos de descanso diarios y semanales mínimos en el sector del transporte discrecional de viajeros

Enmiendas aprobadas por el Parlamento Europeo el 12 de diciembre de 2023 sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo relativo a los requisitos mínimos sobre las pausas y los períodos de descanso diarios y semanales mínimos en el sector del transporte discrecional de viajeros (COM(2023)0256 - C9-0178/2023 - 2023/0155(COD))¹

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento Considerando 3

Texto de la Comisión

(3) Sin embargo, las especificidades del sector del transporte discrecional de viajeros por carretera no coinciden con las del transporte de mercancías por carretera ni con las del sector del transporte regular de viajeros por carretera. El transporte discrecional de viajeros por carretera se caracteriza por una alta

Enmienda

(3) Sin embargo, las especificidades del sector del transporte discrecional de viajeros por carretera no coinciden con las del transporte de mercancías por carretera ni con las del sector del transporte regular de viajeros por carretera. El transporte discrecional de viajeros por carretera se caracteriza por una alta

¹ De conformidad con el artículo 59, apartado 4, párrafo cuarto, del Reglamento interno, el asunto se devuelve a la comisión competente con vistas a la celebración de negociaciones interinstitucionales (A9-0370/2023).

estacionalidad y un tiempo de conducción variable, que dependen de las actividades turísticas realizadas por los viajeros. Este tipo de transporte debe tener en cuenta las solicitudes no programadas y espontáneas de los viajeros en lo que respecta a paradas adicionales y cambios en la ruta o en el horario, siempre que sea posible. Por lo general, el transporte discrecional de viajeros por carretera implica menos tiempo de conducción que el transporte de mercancías o los servicios regulares de autobús. Además, los conductores suelen dormir en hoteles y rara vez conducen por la noche. No obstante, durante la jornada pueden desempeñar algunas actividades adicionales, a menudo resultantes de interacciones con los viajeros.

estacionalidad y un tiempo de conducción variable, **así como por diferentes distancias de conducción**, que dependen de las actividades turísticas realizadas por los viajeros. Este tipo de transporte debe tener en cuenta **las necesidades de los viajeros, como** las solicitudes no programadas y espontáneas de los viajeros en lo que respecta a paradas adicionales y cambios en la ruta o en el horario, siempre que sea posible. Por lo general, el transporte discrecional de viajeros por carretera implica menos tiempo de conducción que el transporte de mercancías o los servicios regulares de autobús. Además, los conductores suelen dormir en hoteles y rara vez conducen por la noche. No obstante, durante la jornada pueden desempeñar algunas actividades adicionales, a menudo resultantes de interacciones con los viajeros.

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) La flexibilización de las normas de programación de las pausas y los períodos de descanso de los conductores que efectúen servicios discrecionales de transporte de viajeros por carretera no debe en modo alguno poner en peligro la seguridad de los conductores ni la seguridad vial, aumentar el nivel de fatiga de los conductores ni provocar un deterioro de las condiciones de trabajo. Por lo

Enmienda

(6) La flexibilización de las normas de programación de las pausas y los períodos de descanso de los conductores que efectúen servicios discrecionales de transporte de viajeros por carretera no debe en modo alguno poner en peligro la seguridad de los conductores ni la seguridad vial, aumentar el nivel de fatiga de los conductores ni provocar un deterioro de las condiciones de trabajo. Por lo

tanto, esta flexibilidad no debe alterar las normas actuales sobre el total de pausas mínimas, sobre los períodos máximos de conducción diarios y semanales **ni** sobre el tiempo máximo de conducción quincenal.

tanto, esta flexibilidad no debe alterar las normas actuales sobre el total de pausas mínimas, sobre los períodos máximos de conducción diarios y semanales, sobre el tiempo máximo de conducción quincenal **ni sobre el tiempo de trabajo máximo.**

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento Considerando 8

Texto de la Comisión

(8) Una mayor flexibilidad en la programación de las pausas para los conductores que realizan servicios discrecionales de transporte de viajeros por carretera no debe **impedir que dichos** conductores realicen pausas de la duración mínima necesaria para poder descansar **adecuadamente**. Por lo tanto, conviene fijar una duración mínima para cada pausa. De este modo, debe permitirse a los conductores que realizan servicios discrecionales de transporte de viajeros por carretera dividir su pausa obligatoria en **tres** pausas separadas de al menos quince minutos cada una, **además de la otra posibilidad de dividir una pausa.**

Enmienda

(8) Una mayor flexibilidad en la programación de las pausas para los conductores que realizan servicios discrecionales de transporte de viajeros por carretera no debe **causar de ninguna forma más fatiga o estrés a los** conductores **y debe garantizarse que estos** realicen pausas de la duración mínima necesaria para poder descansar **de manera adecuada y suficiente**. Por lo tanto, conviene fijar una duración mínima para cada pausa. De este modo, debe permitirse a los conductores que realizan servicios discrecionales de transporte de viajeros por carretera dividir su pausa obligatoria en **dos** pausas separadas de al menos quince minutos cada una, **respetando a la vez el tiempo total de descanso mínimo obligatorio de cuarenta y cinco minutos. Sin embargo, una mayor flexibilidad en la programación de estas pausas no debe impedir que los conductores realicen pausas de una duración mayor a la mínima exigida ni que**

disfruten de pausas adicionales.

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento Considerando 9

Texto de la Comisión

(9) Para garantizar que no se abuse del aumento de flexibilidad en la programación de los períodos de descanso de los conductores que prestan servicios discrecionales de transporte de viajeros por carretera, es esencial delimitar claramente el alcance de dicha flexibilidad y también prever controles adecuados. Por consiguiente, los conductores deben poder aplazar el inicio de sus períodos de descanso diarios un máximo de una ***o dos horas***, en los casos en que el período de conducción de ese día no haya superado las ***cinco o*** siete horas, respectivamente, y deben aplazar el inicio únicamente cuando se realicen viajes de ***ocho*** días o más. ***Asimismo***, durante el viaje completo, ***esta flexibilidad*** debe ***limitarse a una sola vez para cada excepción***. Además de los datos registrados por el tacógrafo, ***debe ser posible cotejar estas circunstancias con una*** copia impresa del aparato de control o del registro de servicio.

Enmienda

(9) Para garantizar que no se abuse del aumento de flexibilidad en la programación de los períodos de descanso de los conductores que prestan servicios discrecionales de transporte de viajeros por carretera, es esencial delimitar claramente el alcance de dicha flexibilidad y también prever controles adecuados ***por parte de las autoridades nacionales competentes y con el respaldo de la Autoridad Laboral Europea (ALE)***. Por consiguiente, los conductores deben poder aplazar el inicio de sus períodos de descanso diarios un máximo de una ***hora***, en los casos en que el período de conducción de ese día no haya superado las siete horas, y deben aplazar el inicio únicamente cuando se realicen viajes de ***seis*** días o más. ***Para los viajes de al menos seis días, los conductores deben poder aplazar una vez por una hora su descanso diario. Esta flexibilidad no debe poner en peligro la seguridad vial y debe limitarse*** durante el viaje completo. ***Con vistas a un cumplimiento eficaz y eficiente y a fin de cotejar estas circunstancias, antes del inicio del viaje debe registrarse electrónicamente una hoja de ruta digital***, además de los datos

registrados por el tacógrafo **y la** copia impresa del aparato de control o del registro de servicio.

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento Considerando 10

Texto de la Comisión

(10) Limitar la posibilidad de aplazar el período de descanso semanal hasta doce períodos consecutivos de veinticuatro horas exclusivamente a los servicios internacionales discrecionales de transporte de viajeros tiene un impacto negativo en términos de competencia leal y no falseada entre los operadores, sobre todo las pequeñas y medianas empresas. Los servicios nacionales discrecionales de transporte de viajeros también podrían prestar sus servicios en las mismas condiciones que los servicios internacionales discrecionales de transporte de viajeros en lo que respecta a la distancia recorrida, la duración o los servicios prestados a los viajeros. Por lo tanto, los servicios nacionales discrecionales de transporte de viajeros también deben beneficiarse de esta posibilidad.

Enmienda

(10) Limitar la posibilidad de aplazar el período de descanso semanal hasta doce períodos consecutivos de veinticuatro horas exclusivamente a los servicios internacionales discrecionales de transporte de viajeros tiene un impacto negativo en términos de **igualdad de trato y** competencia leal y no falseada entre los operadores, sobre todo las pequeñas y medianas empresas. Los servicios nacionales discrecionales de transporte de viajeros también podrían prestar sus servicios en las mismas condiciones que los servicios internacionales discrecionales de transporte de viajeros en lo que respecta a la distancia recorrida, la duración o los servicios prestados a los viajeros. Por lo tanto, los servicios nacionales discrecionales de transporte de viajeros también deben beneficiarse de esta posibilidad.

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento Considerando 10 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(10 bis) A fin de garantizar

un cumplimiento eficaz y eficiente, deben establecerse medidas y requisitos de control mejorados que aprovechen plenamente las herramientas digitales. Para permitir que se realicen comprobaciones sobre la excepción de aplazar el período de descanso diario y la posibilidad de aplazar el período de descanso semanal hasta doce períodos consecutivos de veinticuatro horas, además de los datos registrados por el tacógrafo y la copia impresa del aparato de control o del registro de servicio, antes del inicio del viaje debe registrarse electrónicamente una hoja de ruta digital. Las hojas digitales deben ser accesibles en tiempo real durante los controles en carretera y utilizarse exclusivamente para realizar controles de cumplimiento y aplicación. A tal fin, la Comisión debe desarrollar una interfaz multilingüe basada en el Sistema de Información del Mercado Interior (IMI) que permita a los operadores cargar sus hojas de ruta digitales.

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento Considerando 10 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(10 ter) Para garantizar unos servicios discrecionales de transporte de viajeros eficientes y de alta calidad, así

como unas buenas condiciones de trabajo y de conducción a los conductores, la Comisión debe elaborar un informe de evaluación dos años después de la adopción de estas nuevas normas a fin de estudiar su efecto en las condiciones de trabajo y el atractivo del sector, y de evaluar el cumplimiento de estas normas. En su caso, la Comisión debe considerar la posibilidad de proponer nuevas medidas sobre la base de las conclusiones del informe.

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento Considerando 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 bis) El adecuado cumplimiento de las normas es una condición previa para conseguir un mercado único funcional y el respeto de los intereses de los conductores, los pasajeros y las empresas. Los interlocutores sociales a nivel nacional y de la Unión pueden desempeñar un papel esencial en el cumplimiento de la normativa vigente sobre conducción y tiempo de trabajo de los trabajadores del sector del transporte por carretera, incluidos los conductores de servicios discrecionales de transporte de viajeros por carretera. La Unión y los Estados miembros deben promover la cooperación con los interlocutores sociales y las

autoridades encargadas de velar por el cumplimiento y entre sí, con el fin de contribuir a la adecuada aplicación de las disposiciones del presente Reglamento, incluida la elaboración de directrices y la formulación de recomendaciones. La Comisión y los Estados miembros han de poder facilitar a los interlocutores sociales la información pertinente a este respecto. A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, la Comisión, después de recibir las aportaciones de las partes interesadas pertinentes, debe elaborar directrices para promover un enfoque común sobre su aplicación en toda la Unión, con vistas a establecer una interpretación común de sus disposiciones por parte de las autoridades encargadas del cumplimiento.

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento Considerando 11 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 ter) Con miras a permitir el adecuado cumplimiento del presente Reglamento, la Comisión debe presentar una nueva propuesta de modificación del Reglamento (UE) n.º 165/2014 y de otra legislación pertinente de tal manera que se facilite la verificación del cumplimiento por parte de las autoridades de control, a fin

de que el tacógrafo inteligente también registre si el vehículo ha sido utilizado para el transporte de mercancías o de pasajeros, tal como exige el Reglamento (CE) n.º 561/2006, y si el transporte de viajeros es regular o discrecional.

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 - párrafo 1 - punto 2

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 7 - párrafo 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

En el caso de un conductor que efectúe un servicio discrecional de transporte de viajeros, la pausa a que se refiere el párrafo primero podrá sustituirse también por **tres** pausas de al menos quince minutos cada una, distribuidas durante el período de conducción a que se refiere el párrafo primero, de manera que se cumpla lo dispuesto en dicho párrafo.

Enmienda

En el caso de un conductor que efectúe un servicio discrecional de transporte de viajeros, la pausa a que se refiere el párrafo primero podrá sustituirse también por **dos** pausas de al menos quince minutos cada una, distribuidas durante el período de conducción a que se refiere el párrafo primero, de manera que se cumpla lo dispuesto en dicho párrafo.

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 - párrafo 1 - punto 3 - letra a

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 - apartado 2 bis - párrafo 1

Texto de la Comisión

2 bis. Siempre que no se **comprometa** la seguridad vial, un conductor que efectúe un servicio discrecional de transporte de viajeros de una duración de al menos **ocho** días podrá eximirse del cumplimiento

Enmienda

2 bis. Siempre que no se **comprometan** la seguridad vial **ni las condiciones de trabajo del conductor**, un conductor que efectúe un **único** servicio discrecional de transporte de viajeros, **acompañado por una**

de lo dispuesto en el apartado 2, párrafo primero, de las ***siguientes maneras:***

hoja de ruta, de una duración de al menos ***seis*** días podrá eximirse del cumplimiento de lo dispuesto en el apartado 2, párrafo primero, ***aplazando el período de descanso diario en un máximo de una hora, siempre que el tiempo total acumulado de conducción para ese día no haya superado las siete horas y se respete el tiempo máximo de trabajo diario con arreglo a la legislación nacional aplicable.***

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 - párrafo 1 - punto 3 - letra a

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 - apartado 2 bis - párrafo 1 - letra a

Texto de la Comisión

Enmienda

a) aplazar el período de descanso diario un máximo de una hora, siempre que el tiempo total acumulado de conducción de ese día no haya superado las siete horas;

suprimida

Enmienda 13

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 - párrafo 1 - punto 3 - letra a

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 - apartado 2 bis - párrafo 1 - letra b

Texto de la Comisión

Enmienda

b) aplazar el período de descanso diario un máximo de dos horas, siempre que el tiempo total acumulado de conducción de ese día no haya superado las cinco horas.

suprimida

Enmienda 14

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 - párrafo 1 - punto 3 - letra a

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 - apartado 2 bis - párrafo 2

Texto de la Comisión

Cada una de las excepciones contempladas en el párrafo primero, letras a) y b), solo podrá utilizarse una vez durante el recorrido a que se refiere el párrafo primero.

Enmienda

Dicha excepción solo podrá utilizarse una vez durante el recorrido a que se refiere el párrafo primero.

Enmienda 15

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 - párrafo 1 - punto 3 - letra b

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 - apartado 6 bis - párrafo 1 - letra a

Texto de la Comisión

a) el servicio dure al menos veinticuatro horas consecutivas;

Enmienda

suprimida

Enmienda 16

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 - párrafo 1 - punto 3 - letra b bis (nueva)

Reglamento 2006/561/CE

Artículo 8 - apartado 6 bis - párrafo 1 - letra a ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) en el apartado 6 bis, párrafo primero, se inserta la letra siguiente:

«a ter) antes del inicio del viaje se haya registrado electrónicamente una hoja de ruta digital que incluya la información necesaria prevista en el

**Reglamento (CE)
n.º 1073/2009;».**

Enmienda 17

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 - párrafo 1 - punto 3 - letra b ter (nueva)

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 - apartado 6 bis - párrafo 1 - letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b ter) en el apartado 6 bis, párrafo primero, se añaden las letras siguientes:

«e) a fin de garantizar un cumplimiento eficaz y eficiente de las normas específicas del sector, deben establecerse en el sector del transporte por carretera requisitos administrativos y medidas de control específicos que aprovechen plenamente las herramientas digitales;

f) para permitir que se lleven a cabo controles de la excepción de aplazar el período de descanso diario y la posibilidad de aplazar el período de descanso semanal hasta doce períodos consecutivos de veinticuatro horas durante las inspecciones en carretera, la Comisión Europea desarrollará una interfaz multilingüe a la que podrán acceder los operadores y a través de la cual estos podrán presentar las hojas de ruta digitales antes del inicio del viaje. A tal fin, la Comisión también podrá explorar la posibilidad de desarrollar uno o más módulos nuevos para el sistema IMI;

g) para facilitar el control del cumplimiento de las normas de la excepción de los doce días establecidas en el presente Reglamento, los talonarios de hojas de ruta especificados en el artículo 12 y el artículo 17 del Reglamento (CE) n.º 1073/2009 serán sustituidos por hojas de ruta digitales antes de seis meses desde la entrada en vigor de la modificación de la excepción. La hoja digital incluirá todas las características especificadas en el Reglamento (CE) n.º 1073/2009;

h) el operador garantizará que el conductor tenga a su disposición una hoja de ruta digital y que este tenga la obligación de conservarla y facilitarla cuando se le solicite en carretera, así como una copia de la hoja de ruta digital presentada a través del sistema IMI antes del inicio del viaje. Se podrá acceder a la hoja en tiempo real y solo se podrá utilizar para fines de control y cumplimiento.».

Enmienda 18

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 - párrafo 1 - punto 3 - letra b quater (nueva)

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 - apartado 6 bis - párrafo 2

Texto de la Comisión

Enmienda

b quater) en el apartado 6 bis, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«La Comisión vigilará de cerca y periódicamente el recurso a esta excepción, con el fin de garantizar que se preserve en condiciones muy estrictas la seguridad vial, en particular comprobando que el tiempo total acumulado de conducción durante el período cubierto por la excepción no sea excesivo ni contribuya a la fatiga y el estrés del conductor, teniendo en cuenta asimismo la conducción profesional adicional y otras actividades realizadas por los conductores. A más tardar el 4 de diciembre de 2012, la Comisión elaborará un informe en el que se evalúen las consecuencias de la excepción en materia de seguridad vial, así como los aspectos sociales. Si lo considera oportuno, la Comisión propondrá modificar en este sentido el presente Reglamento.».

Enmienda 19

Propuesta de Reglamento Artículo 2 - párrafo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

A más tardar el [un año después de la entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión presentará las propuestas legislativas que considere necesarias para modificar el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo^{1 bis} y otra legislación pertinente a

fin de tener en cuenta el presente Reglamento de la manera que los tacógrafos inteligentes ofrezcan las opciones «servicio regular de transporte de viajeros» y «servicio discrecional de transporte de viajeros» para la opción de servicios de autobús, según proceda a efectos de la aplicación del presente Reglamento.

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