

CLÁUSULA DE EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD: Este conjunto de preguntas y respuestas fue preparado por los servicios de la Comisión y no compromete a la Comisión Europea. Solo el Tribunal de Justicia de la Unión Europea es competente para formular interpretaciones vinculantes del Derecho de la Unión.

I. Retorno de un conductor

- 1. ¿Cómo deben entenderse y demostrarse las expresiones «lugar de residencia», «centro de operaciones» y «en el que el conductor tenga su base habitual»? ¿Qué ocurre cuando la empresa está establecida en muchos Estados miembros o fuera de la UE?**

Artículo 8, apartado 8 bis

De conformidad con el artículo 26, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 165/2014 y el artículo 8, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, el «lugar de residencia» debe entenderse como el lugar en el que una persona vive habitualmente, es decir, un mínimo de 185 días por año natural, por razón de vínculos personales y profesionales. Sin embargo, en el caso de un conductor cuyos vínculos profesionales estén situados en un lugar distinto del de sus vínculos personales, que realice operaciones de transporte en distintos Estados miembros y que, por consiguiente, viva alternativamente en lugares distintos situados en distintos Estados miembros, debe considerarse que su lugar de residencia es el lugar de sus vínculos personales, siempre que regrese a él con frecuencia, p. ej., por motivos familiares.

La expresión «centro de operaciones» no está definida en la legislación de la UE en materia de transporte por carretera. De conformidad con el artículo 8, apartado 8 bis, el «centro de operaciones» al que el conductor debe poder regresar es el lugar en el que tenga su sede habitual, es decir, en el que se organice su trabajo, en el que comience habitualmente su periodo de descanso semanal y al que regrese regularmente, y que esté situado en el territorio del Estado miembro de establecimiento efectivo y fijo del empresario, según se define en el artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento (CE) n.º 1071/2009. Las condiciones de dicho establecimiento efectivo y fijo de los transportistas por carretera se establecen en el artículo 5 del Reglamento (CE) n.º 1071/2009. La empresa debe, entre otras cosas, tener locales en los que conserve sus documentos principales, en particular los documentos contables, los documentos de gestión del personal o los documentos con los datos relativos a los tiempos de conducción y reposo de sus conductores.

Si la empresa está establecida en distintos Estados miembros, de conformidad con los requisitos establecidos en el artículo 5 del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, el conductor debe regresar al centro de operaciones en el que tenga su sede habitual. En aplicación del artículo 2, apartado 2, letra b), si la empresa está establecida fuera de la UE, el centro de operaciones puede estar situado en el tercer país, el cual, a los efectos del Reglamento, solo puede ser Suiza o un tercer país signatario del Acuerdo EEE.

- 2. ¿Durante cuánto tiempo la empresa de transporte debe conservar la documentación que acredite que ha organizado el trabajo del conductor de manera que pueda regresar a su lugar de residencia o al centro de operaciones de la empresa?**

Artículo 8, apartado 8 bis

De conformidad con el artículo 33, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 165/2014, la empresa debe conservar los datos registrados por el tacógrafo durante un periodo mínimo de un año tras su utilización. Según el artículo 9, letra b) de la Directiva 2002/15/CE, los registros del tiempo de trabajo deben conservarse como mínimo durante dos años. Los registros deben incluir documentación sobre la organización del retorno de los conductores, ya que esta obligación estará sujeta a controles efectuados en los locales de la empresa, a más tardar desde el 2 de febrero de 2022, de conformidad con el anexo I, parte B, de la Directiva 2006/22/CE, modificada por la Directiva (UE) 2020/1057.

3. ¿La obligación de retorno de los conductores a su domicilio es aplicable a vehículos alquilados en otro Estado miembro y a conductores de vehículos de transporte de pasajeros?

Artículo 8, apartado 8 bis

El Reglamento (CE) n.º 561/2006, en particular su artículo 8, apartado 8 bis, que regula las relaciones entre los conductores empleados y los empresarios en lo que respecta a la organización del retorno de los conductores a su domicilio, es aplicable al transporte por carretera de mercancías o de pasajeros, independientemente de si los vehículos son alquilados o propiedad del empresario o si se utilizan para el transporte de pasajeros o de mercancías.

4. ¿Qué se entiende por «más de 45 horas (de periodo de descanso) que tome como compensación» que el conductor debe tomar cuando se haya tomado dos periodos consecutivos de descanso semanal reducidos en el transcurso de dos semanas consecutivas, de conformidad con el artículo 8, apartado 8 bis, párrafo segundo? ¿Cuándo debe comenzar el periodo de descanso tomado como compensación?

Artículo 8, apartado 8 bis

De conformidad con el artículo 8, apartado 6, tras dos periodos de descanso semanal reducidos tomados en el transcurso de dos semanas consecutivas fuera del Estado miembro de establecimiento, el conductor debe poder regresar para tomarse un periodo de descanso semanal normal de al menos 45 horas. Según el artículo 8, apartado 6 ter, este periodo de descanso semanal normal irá precedido de un periodo de descanso tomado como compensación de los dos periodos de descanso semanal reducidos tomados en el transcurso de las dos semanas anteriores. Por ejemplo, un conductor puede tomarse los siguientes periodos de descanso:

Semana 1: 24 horas

Semana 2: 25 horas

Semana 3: 21 + 20 + 45 horas, de las cuales 21 horas son una compensación por la semana 1 y 20 horas son una compensación por la semana 2.

Según lo dispuesto en el artículo 8, apartado 6, el periodo de descanso semanal normal tomado en la semana 3 debe comenzar a más tardar antes de que hayan concluido seis periodos consecutivos de 24 horas desde el final del anterior periodo de descanso semanal (6 x 24 h). Eso significa que la compensación por los dos periodos de descanso semanal reducidos anteriores debe completarse antes de que hayan concluido esos seis periodos consecutivos de 24 horas, momento en el cual comenzará el periodo de descanso semanal normal.

II. Prohibición de tomar un descanso semanal normal en la cabina del vehículo

5. ¿Puede un conductor autónomo tomarse su periodo de descanso semanal normal en el vehículo?

Artículo 8, apartado 8

En términos generales, el Reglamento (CE) n.º 561/2006 es aplicable a todos los conductores, ya sean autónomos o empleados, que participen en operaciones de transporte con vehículos que entren en el ámbito de aplicación del Reglamento. Esto incluye la prohibición de tomar un periodo de descanso semanal normal en la cabina del vehículo. Esto está justificado por el objetivo de evitar el cansancio de los conductores (empleados o autónomos) y eliminar los riesgos para la seguridad vial.

Es cierto que algunas disposiciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006 no son aplicables a los conductores autónomos, p.ej., el artículo 8, apartado 8 *bis*, que regula las relaciones entre los conductores empleados y los empresarios en lo que respecta a la organización del retorno de los conductores a su domicilio (véase la pregunta 4). Sin embargo, este no es el caso de la prohibición de tomar un periodo de descanso semanal normal en la cabina del vehículo. En este caso, los costes de alojamiento fuera del vehículo deben ser sufragados por el conductor autónomo.

III. Periodos de descanso diario y semanal reducidos

6. Un conductor toma dos periodos de descanso semanales reducidos consecutivos (2 x 24 horas) fuera del Estado miembro de establecimiento. Al volver a su domicilio, toma un periodo de descanso como compensación (2 x 21 horas) y un periodo de descanso semanal normal (45 horas). ¿Tras volver a su domicilio, debe el conductor tomarse su periodo de descanso diario (9 o 11 horas) antes de comenzar el periodo de descanso como compensación y el periodo de descanso semanal normal, de conformidad con el artículo 8, apartado 2?

Artículo 8, apartado 6

El objetivo del artículo 8, apartados 6 y 6 *bis*, es permitir a un conductor que participe en operaciones internacionales de larga distancia llegar a su domicilio para tomarse un periodo de descanso más largo, que consiste en un periodo de descanso semanal normal de al menos 45 horas y un periodo de descanso tomado como compensación de los dos periodos de descanso semanal reducidos que pudo haberse tomado en el transcurso de las dos semanas anteriores.

Sin embargo, estas disposiciones deben entenderse sin perjuicio de lo dispuesto por el artículo 8, apartado 2, según el cual el periodo de descanso diario que los conductores deben tomarse dentro de las 24 horas siguientes al final del periodo de descanso diario o semanal anterior puede ampliarse para transformarse en un periodo de descanso semanal normal o reducido, de conformidad con el artículo 8, apartado 3.

Esto significa que, si bien el artículo 8, apartado 3, no menciona expresamente esta posibilidad, es aplicable a la situación en la que un periodo de descanso semanal normal se toma junto con un periodo de descanso tomado como compensación por periodos de descanso semanal reducidos anteriores.

7. ¿Puede un conductor tomarse más de dos periodos de descanso semanal reducidos durante el periodo de referencia de cuatro semanas previsto por el artículo 8, apartado 6, párrafo tercero? ¿Es obligatorio compensar todos los periodos de descanso semanal reducidos?

Artículo 8, apartado 6

El artículo 8, apartado 6, dispone lo siguiente:

«En el transcurso de dos semanas consecutivas el conductor tendrá que tomar al menos: a) dos periodos de descanso semanal normales, o b) un periodo de descanso semanal normal y un periodo de descanso semanal reducido de al menos 24 horas»,

y lo siguiente:

«No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, el conductor que se dedique al transporte internacional de mercancías podrá tomar dos periodos de descanso semanal reducidos consecutivos fuera del Estado miembro de establecimiento, siempre que, en cada cuatro semanas consecutivas, tome como mínimo cuatro periodos de descanso semanal, de los cuales al menos dos deberán ser periodos de descanso semanal normales».

La expresión «al menos» significa que el conductor puede tomarse más periodos de descanso semanal que el mínimo requerido en el transcurso de los periodos de referencia de dos o cuatro semanas.

El artículo 8, apartado 6, permite, en determinadas condiciones, tomarse dos periodos de descanso semanal reducidos en el transcurso de dos semanas consecutivas. Sin embargo, nada impide que el conductor se tome otros periodos de descanso de 24 horas o más en el transcurso de esas dos semanas consecutivas.

Si, en el transcurso del periodo de referencia de cuatro semanas, el conductor se toma más de dos periodos de descanso semanal reducidos, los periodos de descanso semanal reducidos adicionales no tienen que compensarse. Por otro lado, no afectan a la obligación de compensación por los dos periodos de descanso semanal reducidos que dispone el artículo 8, apartado 6 *ter*. En caso de que el conductor se tome más de dos periodos de descanso semanal reducidos, debe considerarse que el periodo de descanso semanal reducido más cercano al plazo requerido de seis periodos de 24 horas desde el final del anterior periodo de descanso semanal que prevé el artículo 8, apartado 6, es el periodo de descanso semanal reducido que se debe compensar.

Por ejemplo, en el transcurso de un periodo de cuatro semanas consecutivas, el conductor puede tomarse el mínimo requerido de periodos de descanso semanal junto con periodos de descanso adicionales según la secuencia siguiente:

Semana 1: 45 horas (p. ej. sábado - lunes)

Semana 2: 24 horas (a más tardar: domingo – lunes)

Semana 3: 24 horas (p. ej. miércoles - jueves) y 27 horas (a más tardar: domingo – lunes)

Semana 4: 21+18 (viernes - domingo) + 45 horas (a más tardar: domingo - martes) [los periodos de descanso de 21 h y 18 h son periodos de descanso tomados como compensación por los dos periodos de

descanso semanal reducidos tomados en el transcurso de las semanas 2 y 3 (domingo - lunes), de conformidad con el artículo 8, apartado 6 *ter*, mientras que el periodo de descanso adicional tomado en la semana 3 (miércoles - jueves) no tiene que ser compensado].

8. ¿Puede el conductor tomarse el periodo de descanso diario y el periodo de descanso semanal reducido en el vehículo?

Artículo 8

De conformidad con el artículo 8, apartado 8, los periodos de descanso semanal normales y cualquier periodo de descanso semanal de más de 45 horas tomados como compensación por periodos de descanso semanal anteriores no deben tomarse en el vehículo. Esto significa que, por el contrario, el conductor puede elegir tomarse el periodo de descanso diario y/o el periodo de descanso semanal reducido en el vehículo.

El artículo 4, letra f), del Reglamento (CE) n.º 561/2006 define el término «descanso» como cualquier periodo ininterrumpido durante el cual un conductor pueda disponer libremente de su tiempo. Esta definición deja claro que los periodos de descanso diario o semanal reducidos solo pueden tomarse en el vehículo si este está estacionado, ya que esta es la única circunstancia en la que el conductor podría disponer libremente de su tiempo.

Asimismo, el artículo 8, apartado 8, exige que el periodo de descanso semanal normal y cualquier periodo de descanso semanal de más de 45 horas se tome en un establecimiento apropiado y adaptado para ambos sexos que disponga de instalaciones para dormir y sanitarias adecuadas. Como se explica en el considerando 13 del Reglamento (UE) 2020/1054, es necesario garantizar que «los conductores disfruten de condiciones de descanso adecuadas». El mismo principio es aplicable a los periodos de descanso diario y semanal reducidos que, por consiguiente, solo pueden tomarse en el vehículo si este dispone de instalaciones para dormir adecuadas. Esto es coherente con los objetivos generales de garantizar unas condiciones de trabajo adecuadas para los conductores y mejorar la seguridad vial.

IV. Superación excepcional del tiempo de conducción

- 9. De conformidad con los párrafos segundo y tercero del artículo 12, el conductor puede no observar lo dispuesto en el artículo 6, apartados 1 y 2, y el artículo 8, apartado 2, superando el tiempo de conducción diario y semanal. Si el tiempo diario de conducción acumulado del conductor no supera el máximo permitido, ¿puede hacer uso de la excepción al artículo 8, apartado 2, sin tener que superar el tiempo de conducción diario o semanal? Si, al hacer uso de esta excepción, el conductor comienza su periodo de descanso semanal tras haber concluido los seis periodos de 24 horas desde el final del anterior periodo de descanso semanal, ¿constituye ello una violación del Reglamento?**

Artículo 12

El objetivo de la excepción es permitirle al conductor que, en circunstancias excepcionales, pueda tomarse su periodo de descanso semanal en su domicilio (es decir, en el lugar de residencia del conductor o en el centro de operaciones del empresario) y no en un lugar que se encuentre a un máximo de dos horas de distancia de su domicilio. Permite hacer una excepción a las limitaciones relativas a los tiempos de conducción (artículo 6, apartados 1 y 2) y/o a la obligación de tomarse un periodo de descanso diario en las 24 horas siguientes al final del periodo de descanso anterior (artículo 8, apartado 2). En ocasiones, el conductor deberá alejarse de lo dispuesto por el artículo 6, apartados 1 y 2, y el artículo 8, apartado 2, pero no necesariamente. Otras veces, por ejemplo, si el conductor puede conducir durante una o dos horas más sin superar el tiempo diario máximo de conducción de 9 o 10 horas previsto en el artículo 6, apartado 1, y el tiempo máximo de conducción semanal de 56 horas previsto en el artículo 6, apartado 2, la excepción se limitará al artículo 8, apartado 2.

Sin embargo, el artículo 12 no exime al conductor de la obligación de comenzar el periodo de descanso semanal antes de que hayan concluido seis periodos de 24 horas desde el final del anterior periodo de descanso semanal, según lo dispuesto en el artículo 8, apartado 6, párrafo segundo. Por consiguiente, la excepción debe usarse con cuidado.

Por ejemplo, si el conductor termina su periodo de descanso semanal anterior a las 8.00 h del lunes, debe empezar el siguiente periodo de descanso semanal a las 8.00 h del domingo. Si el sábado (el sexto periodo de trabajo de 24 horas), el conductor empieza a conducir a las 8.00 h y conduce durante 12 horas (las 10 horas permitidas más un máximo de dos horas, de conformidad con la excepción), tomándose todas las pausas necesarias (en este ejemplo, un total de dos horas), podría llegar a su domicilio alrededor de las 22.00 h del sábado. Ello le permitiría al conductor comenzar su periodo de descanso semanal dentro del periodo de tiempo que exige el artículo 8, apartado 6.

10. ¿Cómo debe entenderse la excepción al artículo 8, apartado 2, prevista por el artículo 12, párrafos segundo y tercero? ¿Es posible reducir el tiempo de descanso diario de un periodo determinado (una o dos horas) y compensarlo antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana en cuestión?

Artículo 8, apartado 2, y Artículo 12

El artículo 8, apartado 2, exige que el conductor se tome un periodo de descanso diario (de al menos 9 horas para un periodo de descanso reducido o de al menos 11 horas para un periodo de descanso normal) dentro de las 24 horas siguientes al final del anterior periodo de descanso diario o semanal.

La excepción prevista por el artículo 12 no permite reducir la duración de un periodo de descanso diario. Sin embargo, puede dar lugar a una situación en la que, debido a la necesidad, en circunstancias excepcionales, de extender el tiempo de conducción (de una a dos horas) para que el conductor llegue a su domicilio, el conductor no pueda completar un periodo de descanso diario en las 24 horas siguientes al final del anterior periodo de descanso diario o semanal, según exige el artículo 8, apartado 2. En ese caso, el periodo de descanso diario se completaría y deberá completarse, sin reducirse, después del periodo de 24 horas siguientes al final del anterior periodo de descanso diario, no obstante lo dispuesto por el artículo 8, apartado 2. Sin embargo, dicho periodo de descanso diario puede ampliarse para transformarse en un periodo de descanso semanal, según prevé el artículo 8, apartado 3, siempre que dicho periodo de descanso semanal comience antes de que hayan concluido seis periodos de 24 horas, según lo dispuesto en el artículo 8, apartado 6.

11. ¿Cómo deben compensarse las horas de conducción adicionales efectuadas en circunstancias excepcionales (p. ej. una hora de conducción adicional debe compensarse con una hora de descanso adicional)? ¿También debe compensarse la pausa de treinta minutos o solamente el tiempo de conducción adicional?

Artículo 12, párrafos segundo, tercero y quinto

Según dispone el artículo 12, párrafo quinto, del Reglamento, cualquier extensión del periodo de conducción en virtud de esta excepción debe compensarse con un periodo de descanso equivalente, que se tomará en una sola vez junto con cualquier periodo de descanso, antes de que finalice la tercera semana siguiente al uso de la excepción.

Las pausas no tienen que compensarse, sino solo el tiempo de conducción adicional.

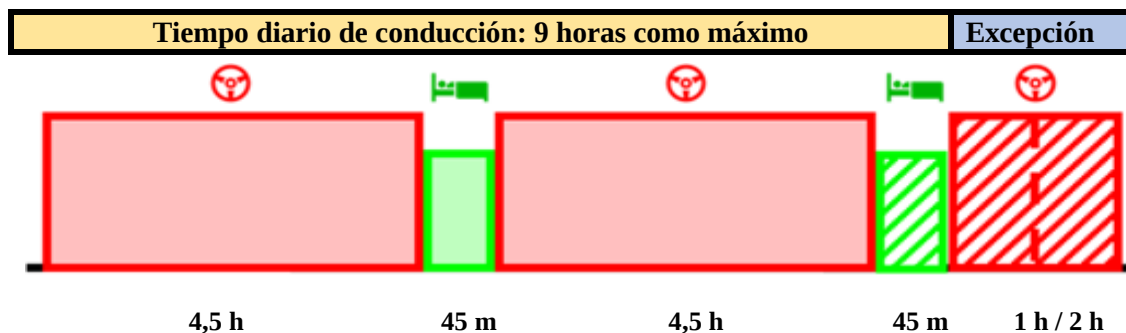
Por ejemplo, si un conductor conduce una hora y media más del tiempo diario de conducción permitido, se deberá compensar esa extensión del tiempo de conducción agregando una hora y media de tiempo de descanso a uno de sus periodos de descanso diario o semanal tomados antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana en cuestión.

12. ¿Si un conductor usa la excepción prevista en el artículo 12, tras conducir cuatro horas y media, debería hacer una pausa de 30 minutos o 45 minutos antes de la conducción adicional?

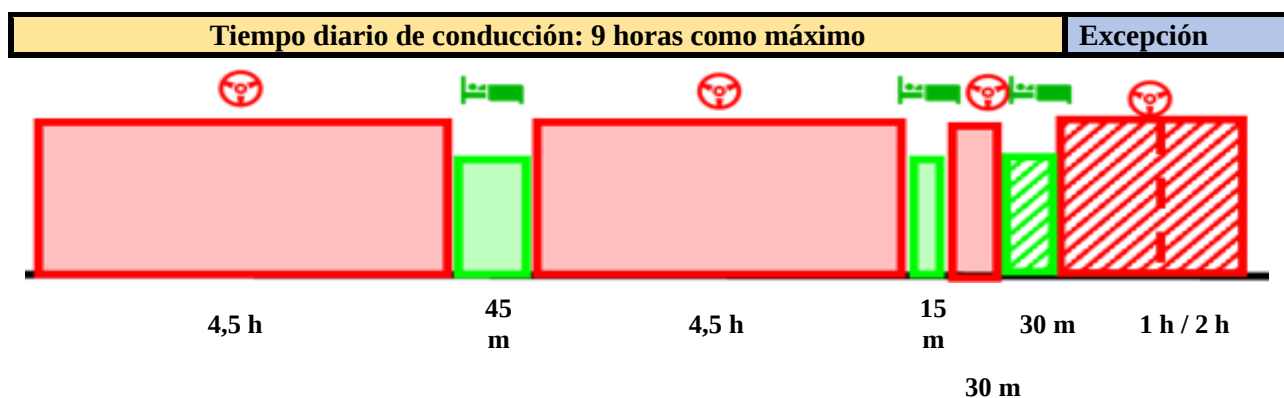
Artículo 12

El artículo 7, párrafo primero, exige que el conductor haga una pausa de al menos 45 minutos tras conducir durante cuatro horas y media. El artículo 12, párrafos segundo a quinto, no prevé una excepción a este requisito. Por consiguiente, tras conducir durante cuatro horas y media y antes del siguiente tiempo de conducción, el conductor debe hacer una pausa de 45 minutos. Si el conductor hace una pausa de 45 minutos (o de 30 minutos seguidos de una pausa de 15 minutos) y luego necesita seguir conduciendo durante una a dos horas más, no tiene la obligación de hacer una pausa adicional de 30 minutos antes de la conducción adicional. En el caso de que se le permita al conductor conducir 10 horas en un día, si ha alcanzado dicho tiempo diario de conducción y necesita seguir conduciendo una o dos horas más para llegar a su domicilio a fin de tomarse un periodo de descanso semanal, debe hacer una pausa adicional de 30 minutos antes de la conducción adicional. Por otro lado, el conductor no tiene la obligación de hacer una pausa adicional de 30 minutos si supera el tiempo diario de conducción en menos de una hora.

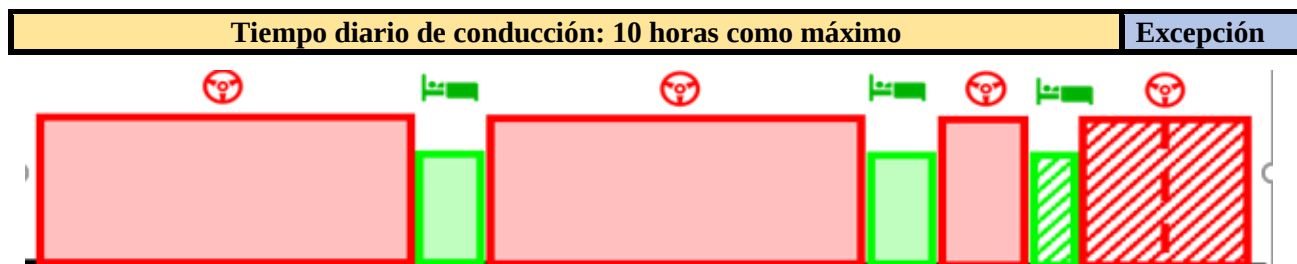
Ejemplo 1: El conductor condujo durante cuatro horas y media y después se tomó una pausa de 45 minutos. Luego, condujo durante cuatro horas y media más y se tomó otra pausa de 45 minutos. El conductor alcanzó el tiempo diario de conducción máximo de 9 horas pero necesita seguir conduciendo una o dos horas más para llegar a su domicilio. En este caso, puede seguir conduciendo después de la pausa de 45 minutos siguiente al segundo periodo de conducción de cuatro horas y media.



Ejemplo 2: El conductor condujo durante cuatro horas y media y después se tomó una pausa de 45 minutos. Luego, condujo durante cuatro horas más y se tomó parte de una pausa de 15 minutos. Más tarde, siguió conduciendo durante 30 minutos y, luego, se detuvo para hacer una pausa de 30 minutos. Esto es coherente con el artículo 7, que permite dividir una pausa de al menos 45 minutos en dos pausas de al menos 15 minutos seguida de una pausa de al menos 30 minutos. Si, tras esta pausa de 30 minutos, el conductor necesita seguir conduciendo una o dos horas más para llegar a su domicilio, no necesita hacer otra pausa de 30 minutos.



Ejemplo 3: El conductor condujo durante cuatro horas y media y después se tomó una pausa de 45 minutos. Luego, condujo durante cuatro horas y media más y se tomó otra pausa de 45 minutos. Si su tiempo diario de conducción máximo es de 10 horas, puede seguir conduciendo durante una hora. Si después de esta hora de conducción, necesita conducir durante un periodo adicional de una a dos horas para llegar a su domicilio, debe hacer otra pausa de 30 minutos antes de la conducción adicional.



4,5 h

45 m

4,5 h

45 m

1 h

30 m

1 h / 2 h

En todos los ejemplos anteriores, el conductor puede dividir la pausa obligatoria en dos partes, es decir, una pausa de al menos 15 minutos seguida de una pausa de al menos 30 minutos, intercaladas en el periodo de conducción de cuatro horas y media, según prevé el artículo 7, párrafo segundo. Esto no afecta la obligación (o falta de ella) de hacer una pausa adicional de 30 minutos antes de la conducción adicional de una a dos horas.

V. Conducción en equipo

- 13. ¿Cómo debe registrarse en un vehículo en movimiento la pausa de 45 minutos del segundo conductor que participe en la conducción en equipo, si se tiene en cuenta que el tacógrafo digital registra automáticamente la disponibilidad del conductor? ¿En qué intervalo puede el conductor hacer la pausa de 45 minutos, es decir, al comienzo o al final del tiempo de disponibilidad o en cualquier intervalo del tiempo de disponibilidad?**

Artículo 7

El artículo 7, párrafo primero, exige que los conductores hagan una pausa tras un periodo de conducción de cuatro horas y media como máximo. Dicha pausa debe tomarse inmediatamente después del periodo de conducción.

El conductor que participe en la conducción en equipo puede hacer una pausa de 45 minutos en un vehículo en movimiento, a condición de que no se dedique a asistir al otro conductor.

Dado que las versiones actuales de los tacógrafos no permiten registrar pausas en un vehículo en movimiento, es una práctica habitual de los supervisores considerar como una pausa el periodo consecutivo de 45 minutos de la disponibilidad del conductor que participe en la conducción en equipo.

- 14. ¿Es posible fragmentar las pausas en una situación de conducción en equipo?**

Artículo 7

La posibilidad de dividir una pausa de al menos 45 minutos en dos pausas, una de al menos 15 minutos seguida de otra de al menos 30 minutos, no se limita a la situación de los conductores que conducen solos. Por consiguiente, en principio, los conductores que participen en la conducción en equipo también pueden fragmentar sus pausas.

Sin embargo, resultaría impracticable fragmentar la pausa en situaciones de conducción en equipo, ya que ello significaría que, o bien el segundo conductor conduce durante solo 15 minutos mientras el primer conductor hace una pausa y después este lo reemplaza, o bien que el primer conductor hace una pausa de 15 minutos durante todo el periodo de conducción de cuatro horas y media del segundo conductor.

VI. Tacógrafos

15. ¿Cómo pueden los supervisores hacer efectivo el registro de las operaciones de carga y descarga si los conductores no tienen obligación legal de llevar dichos registros?

Artículo 8, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 165/2014

La segunda versión de los tacógrafos inteligentes incluirá la nueva funcionalidad de registrar automáticamente la posición del vehículo durante las operaciones de carga y descarga. El registro de la posición debe ser activado por el conductor, quien deberá indicar si se trata de una operación de carga, de descarga o de carga y descarga simultáneas para que se registre la posición. Esta operación se registrará de forma manual a través del menú del tacógrafo.

En efecto, el Reglamento (UE) n.º 165/2014 no obliga claramente a los conductores a registrar las operaciones de carga y descarga. Sin embargo, las actividades de registro constituyen una parte importante del trabajo de un conductor, y es importante llevar unos registros completos para garantizar que los controles sean eficientes en términos de costes y que no sean excesivamente engorrosos. Por consiguiente, es fundamental que los conductores reciban instrucciones adecuadas para usar todas las funcionalidades de los tacógrafos inteligentes, a fin de garantizar que los registros estén completos y evitar los controles largos, en particular en las carreteras.