



2024/846

31.5.2024

DIRECTIVA DELEGADA (UE) 2024/846 DE LA COMISIÓN

de 14 de marzo de 2024

por la que se modifica la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 y la Directiva 2002/15/CE en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la 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 (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 y la Directiva 2002/15/CE 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 ⁽¹⁾, y en particular su artículo 9, apartado 3,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el artículo 9, apartado 1, de la Directiva 2006/22/CE, los Estados miembros deben implantar un sistema de clasificación de riesgos de las empresas basado en el número relativo y la gravedad de las infracciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾ o del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾ o de las disposiciones nacionales de transposición de la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾ que haya cometido cada empresa.
- (2) De conformidad con el artículo 9, apartado 3, de la Directiva 2006/22/CE, se establece en el anexo III de dicha Directiva una lista inicial de infracciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006 y del Reglamento (UE) n.º 165/2014 y la medida de su gravedad.
- (3) Con vistas a establecer o actualizar la medida de la gravedad de las infracciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006 o del Reglamento (UE) n.º 165/2014, la Comisión está facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 15 bis de la Directiva 2006/22/CE que modifiquen el anexo III a fin de tener en cuenta la evolución legislativa y consideraciones de seguridad vial.
- (4) El Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾ introdujo nuevas disposiciones en lo que respecta a las infracciones que conllevan el riesgo de lesiones graves, de muerte o de falseamiento de la competencia en el mercado del transporte por carretera. El anexo III de la Directiva 2006/22/CE debe modificarse para incluir estas nuevas infracciones.
- (5) La categoría relativa a las infracciones más graves debería incluir aquellas en las que el incumplimiento de las disposiciones pertinentes de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 cree un alto riesgo de muerte o de lesiones corporales graves.

⁽¹⁾ DO L 102 de 11.4.2006, p. 35.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que respecta 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 respecta al posicionamiento mediante tacógrafos (DO L 249 de 31.7.2020, p. 1).

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

El anexo III de la Directiva 2006/22/CE se sustituye por el texto que figura en el anexo de la presente Directiva.

Artículo 2

Transposición

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 14 de febrero de 2025. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 4

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 14 de marzo de 2024.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

El anexo III de la Directiva 2006/22/CE se sustituye por el texto siguiente:

«ANEXO III

1. Grupos de infracciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo (*) (Tiempo de conducción y de descanso)

N.º	BASE JURÍDICA DE LA UNIÓN	TIPO DE INFRACCIÓN	NIVEL DE GRAVEDAD			
			LIMG	IMG	IG	IL
A	Tripulación					
A1	Artículo 5, apartado 1	Incumplimiento de la edad mínima de los cobradores			X	
B	Tiempos de conducción					
B1	Artículo 6, apartado 1	Superación del tiempo diario de conducción de 9 horas si no se ha autorizado la posibilidad de ampliarlo a 10 horas	9 h < ... < 10 h			X
B2			10 h ≤ ... < 11 h			X
B3			11 h ≤ ...		X	
B4		Superación del tiempo diario de conducción de 9 horas en un 50 % o más	13 h 30 ≤ ...	X		
B5		Superación del tiempo diario de conducción de 10 horas si se ha autorizado una ampliación	10 h < ... < 11 h			X
B6			11 h ≤ ... < 12 h			X
B7			12 h ≤ ...		X	
B8		Superación del tiempo diario de conducción de 10 horas en un 50 % o más	15 h ≤ ...	X		
B9	Artículo 6, apartado 2	Superación del tiempo semanal de conducción	56 h < ... < 60 h			X
B10			60 h ≤ ... < 65 h			X
B11			65 h ≤ ... < 70 h		X	
B12		Superación del tiempo semanal de conducción en un 25 % o más	70 h ≤ ...	X		
B13	Artículo 6, apartado 3	Superación del tiempo de conducción total máximo durante 2 semanas consecutivas	90 h < ... < 100 h			X
B14			100 h ≤ ... < 105 h			X
B15			105 h ≤112 h 30		X	
B16			Superación del tiempo de conducción total máximo durante 2 semanas consecutivas en un 25 % o más	112 h 30 ≤ ...	X	

C	Pausas					
C1	Artículo 7	Superación del período de conducción ininterrumpida de 4 horas 30 antes de hacer una pausa	4 h 30 < ... < 5 h			X
C2			5 h ≤ ... < 6 h		X	
C3			6 h ≤ ...		X	
D	Períodos de descanso					
D1	Artículo 8, apartado 2	Período insuficiente de descanso diario de menos de 11 horas si no se ha autorizado un período de descanso diario reducido	10 h ≤ ... < 11 h			X
D2			8 h 30 ≤ ... < 10 h		X	
D3			... < 8 h 30		X	
D4		Período insuficiente de descanso diario reducido de menos de 9 horas si se ha autorizado una reducción	8 h ≤ ... < 9 h			X
D5			7 h ≤ ... < 8 h		X	
D6			... < 7 h		X	
D7		Período insuficiente de descanso diario partido de menos de 3 horas + 9 horas	3 h + [8 h ≤ ... < 9 h]			X
D8			3 h + [7 h ≤ ... < 8 h]		X	
D9			3 h + [... < 7 h]		X	
D10		Artículo 8, apartado 5	Período insuficiente de descanso diario de menos de 9 horas en caso de conducción en equipo	8 h ≤ ... < 9 h		
D11	7 h ≤ ... < 8 h				X	
D12	... < 7 h				X	
D13	Artículo 8, apartado 6	Período insuficiente de descanso semanal reducido de menos de 24 horas	22 h ≤ ... < 24 h			X
D14			20 h ≤ ... < 22 h		X	
D15			... < 20 h		X	
D16		Período insuficiente de descanso semanal de menos de 45 horas si no se ha autorizado un período de descanso semanal reducido	42 h ≤ ... < 45 h			X
D17			36 h ≤ ... < 42 h		X	
D18			... < 36 h		X	
D19	Artículo 8, apartado 6	Superación de 6 períodos consecutivos de 24 horas después del período de descanso semanal anterior	... < 3 h			X
D20			3 h ≤ ... < 12 h		X	
D21			12 h ≤ ...		X	
D22	Artículo 8, apartado 6 ter	Ninguna compensación para dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos			X	
D23	Artículo 8, apartado 8	Período de descanso semanal normal o cualquier período de descanso semanal de más de 45 horas tomado en un vehículo			X	

D24	Artículo 8, apartado 8	El empresario no cubre ningún gasto de alojamiento fuera del vehículo				X	
E	Excepción a la norma de los 12 días						
E1	Artículo 8, apartado 6 bis	Superación de 12 períodos consecutivos de 24 horas después de un período de descanso semanal normal anterior	... < 3 h				X
E2			3 h ≤ ... < 12 h			X	
E3			12 h ≤ ...		X		
E4	Artículo 8, apartado 6 bis, letra b), inciso ii)	Período de descanso semanal tomado tras 12 períodos consecutivos de 24 horas	67 h < ... < 69 h				X
E5			65 h < ... ≤ 67 h			X	
E6			... < 65 h		X		
E7	Artículo 8, apartado 6 bis, letra d)	Período de conducción, entre las 22 horas y las 6 horas, de más de 3 horas antes de la pausa, si el vehículo no cuenta con varios conductores	3 h < ... < 4 h 30			X	
E8			4 h 30 ≤ ...		X		
F	Organización del trabajo						
F1	Artículo 8, apartado 8 bis	La empresa de transporte no organiza el trabajo de los conductores de manera que estos puedan regresar al centro de operaciones del empresario o a su lugar de residencia				X	
F2	Artículo 10, apartado 1	Remuneración o salario vinculados a la distancia recorrida, a la velocidad de reparto o al volumen de mercancías transportado				X	
F3	Artículo 10, apartado 2	Organización del trabajo del conductor inapropiada o inexistente, instrucciones dadas al conductor para permitirle cumplir la legislación inapropiadas o inexistentes				X	

(*) 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).

2. Grupos de infracciones del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo (*) (Tacógrafo)

N.º	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIÓN	NIVEL DE GRAVEDAD		
			LIMG	IMG	IG
G	Instalación del tacógrafo				
G1	Artículo 3, apartados 1, 4 y 4 bis, y artículo 22	No tener instalado ni utilizar un tacógrafo homologado	X		
H	Uso del tacógrafo, la tarjeta de conductor o la hoja de registro				
H1	Artículo 23, apartado 1	Utilización de un tacógrafo que no haya sido inspeccionado por un taller autorizado		X	
H2	Artículo 27	El conductor posee y/o utiliza más de una tarjeta de conductor a su nombre		X	
H3		Conducción con una tarjeta de conductor falsificada (<i>se considera conducción sin tarjeta de conductor</i>)	X		
H4		Conducción con una tarjeta de la que el conductor no es titular (<i>se considera conducción sin tarjeta de conductor</i>)	X		
H5		Conducción con una tarjeta de conductor obtenida sobre la base de declaraciones falsas o documentos falsificados (<i>se considera conducción sin tarjeta de conductor</i>)	X		
H6	Artículo 32, apartado 1	Funcionamiento incorrecto del tacógrafo (<i>por ejemplo, tacógrafo no inspeccionado, calibrado ni precintado adecuadamente</i>)		X	
H7	Artículo 32, apartado 1, y artículo 33, apartado 1	Tacógrafo utilizado inadecuadamente (<i>por ejemplo: uso indebido intencionado, voluntario o impuesto, falta de instrucciones sobre un uso correcto, etc.</i>)		X	

H8	Artículo 32, apartado 3	Utilización o tenencia en el vehículo de un dispositivo fraudulento capaz de modificar los registros del tacógrafo	X		
H9		Falsificación, ocultación, eliminación o destrucción de los datos contenidos en las hojas de registro o almacenados y transferidos del tacógrafo o de la tarjeta de conductor	X		
H10	Artículo 33, apartado 2	La empresa no conserva las hojas de registro, los documentos impresos ni los datos transferidos		X	
H11		Datos registrados y almacenados no disponibles durante un mínimo de un año		X	
H12	Artículo 34, apartado 1	Utilización incorrecta de hojas de registro / tarjeta de conductor		X	
H13		Retirada no autorizada de hojas de registro o de la tarjeta de conductor que incida en el registro de datos importantes		X	
H14		Utilización de una hoja de registro o de la tarjeta de conductor durante un período mayor que aquel para el que esté prevista, con pérdida de datos		X	
H15	Artículo 34, apartado 2	Utilización de hojas de registro o tarjetas de conductor sucias o deterioradas y datos no legibles		X	
H16	Artículo 34, apartado 3	Registro manual no efectuado cuando es preciso		X	
H17	Artículo 34, apartado 4	Utilización de una hoja de registro incorrecta o tarjeta de conductor en la ranura incorrecta (conducción en equipo)			X
H18	Artículo 34, apartado 5	Utilización incorrecta de dispositivos de conmutación		X	
I	Presentación de información				
I1	Artículo 34, apartado 5, letra b), inciso v)	Utilización incorrecta o inexistente del signo de tren/transbordador			X
I2	Artículo 34, apartado 6	Información requerida no introducida en la hoja de registro		X	
I3	Artículo 34, apartado 7	Registros que no muestran los símbolos de los países cuya frontera ha cruzado el conductor durante el período de trabajo diario			X
I4	Artículo 34, apartado 7	Registros que no muestran los símbolos de los países en los que comenzó y terminó el período de trabajo diario del conductor			X
I5	Artículo 36	Negarse a una verificación		X	
I6	Artículo 36	Imposibilidad de presentar los registros manuales y documentos de impresión del día en curso y de los 28 días anteriores (hasta el 30 de diciembre de 2024) Imposibilidad de presentar los registros manuales y documentos de impresión del día en curso y de los 56 días anteriores (hasta el 31 de diciembre de 2024)		X	
I7	Artículo 36	Imposibilidad de presentar la tarjeta de conductor, en caso de que el conductor posea una		X	
J	Funcionamiento incorrecto				
J1	Artículo 37, apartado 1, y artículo 22, apartado 1	Tacógrafo no reparado por un instalador o por un taller autorizado		X	
J2	Artículo 37, apartado 2	El conductor no consigna toda la información necesaria para los períodos de tiempo que no queda registrada durante los períodos de avería o funcionamiento defectuoso del tacógrafo		X	

(*) 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).»

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° 3820/85 y (CEE) n° 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****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 71, apartado 1

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽²⁾, a la vista del texto conjunto aprobado el 8 de diciembre de 2005 por el Comité de conciliación,

Considerando lo siguiente:

(1) Los Reglamentos del Consejo (CEE) n° 3820/85, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera ⁽³⁾, y (CEE) n° 3821/85, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera ⁽⁴⁾, así como la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera ⁽⁵⁾, son importantes para la realización de un mercado común del transporte por carretera, ferrocarril y navegación interior, para la seguridad vial y para las condiciones de trabajo.

(2) En su Libro Blanco «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad», la Comisión indicó la necesidad de reforzar los controles y las sanciones, en

particular en la legislación social sobre transporte por carretera y, especialmente, aumentar el número de controles, fomentar el intercambio sistemático de información entre Estados miembros, coordinar las actividades de inspección y promover la formación de los controladores.

- (3) Por consiguiente, es necesario garantizar la correcta aplicación y una interpretación armonizada de la normativa social relativa al transporte por carretera mediante el establecimiento de unos requisitos mínimos para que los Estados miembros realicen controles uniformes y eficaces del cumplimiento de las disposiciones pertinentes, que deben servir para reducir y prevenir las infracciones. Además, debe introducirse un mecanismo que garantice que las empresas con un nivel de riesgo elevado sean controladas más de cerca y más a menudo.
- (4) La aplicación de la Directiva 2002/15/CE debe también servir para enfrentarse al riesgo derivado del cansancio del conductor.
- (5) Las medidas previstas en la presente Directiva, no solo deberían procurar una mayor seguridad vial sino que deberían también contribuir a una armonización de las condiciones de trabajo en la Comunidad y a fomentar una competencia equitativa.
- (6) La sustitución del tacógrafo analógico por un tacógrafo digital permitirá progresivamente comprobar un mayor volumen de datos más rápidamente y con mayor precisión y por esta razón, los Estados miembros serán capaces cada vez con más frecuencia de realizar un mayor número de controles. En número de controles, el porcentaje de jornadas de trabajo objeto de control de los conductores de vehículos que entren en el ámbito de aplicación de la legislación social debería por tanto aumentarse gradualmente al 4 %.
- (7) En el caso de los sistemas de control, el objetivo debe ser desarrollar soluciones nacionales tendentes a la interoperabilidad y la aplicabilidad europea.
- (8) Todas las autoridades de control deben disponer del equipo estándar y de las competencias legales oportunas que les permitan desempeñar efectiva y eficazmente sus funciones.

⁽¹⁾ DO C 241 de 28.9.2004, p. 65.

⁽²⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 20 de abril de 2004 (DO C 104 E de 30.4.2004, p. 38), Posición Común del Consejo de 9 de diciembre de 2004 (DO C 63 E de 15.3.2005, p. 1) y Posición del Parlamento Europeo de 13 de abril de 2005 (DO C 33 E de 9.2.2006, p. 415). Resolución legislativa del Parlamento Europeo de 2 de febrero de 2006 y Decisión del Consejo de 2 de febrero de 2006.

⁽³⁾ DO L 370 de 31.12.1985, p. 1. Reglamento modificado por la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 226 de 10.9.2003, p. 4).

⁽⁴⁾ DO L 370 de 31.12.1985, p. 8. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 432/2004 de la Comisión (DO L 71 de 10.3.2004, p. 3).

⁽⁵⁾ DO L 80 de 23.3.2002, p. 35.

- (9) Los Estados miembros procurarán garantizar que, sin perjuicio de una correcta ejecución de las tareas que impone la presente Directiva, los controles de carretera se efectúen con rapidez y eficacia, a fin de que se realicen en el menor tiempo posible y con el menor retraso para el conductor.
- (10) En cada Estado miembro debe haber un organismo único de contacto intracomunitario, con las demás autoridades competentes. Dicho organismo debe, además, recopilar las estadísticas pertinentes. Los Estados miembros deben aplicar también una estrategia nacional de ejecución coherente en sus territorios y podrán designar un organismo único para coordinar su aplicación.
- (11) La cooperación entre las autoridades de control de los Estados miembros debe impulsarse mediante controles concertados, iniciativas de formación conjuntas, el intercambio electrónico de información y el intercambio de conocimientos y experiencia.
- (12) Es conveniente facilitar y promover la aplicación de las mejores prácticas en las medidas de control del transporte por carretera, sobre todo para garantizar un enfoque armonizado en lo que respecta a la prueba relativa a las vacaciones anuales o baja por enfermedad del conductor, mediante un foro que reúna a las autoridades de control de los Estados miembros.
- (13) Las medidas necesarias para la aplicación de la presente Directiva se adoptarán de conformidad con la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽¹⁾.
- (14) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, el establecimiento de una normativa comunitaria clara sobre las condiciones mínimas para el control de la aplicación correcta y uniforme de los Reglamentos (CEE) n° 3820/85 y (CEE) n° 3821/85, así como del Reglamento (CE) n° 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 del Consejo (CEE) n° 3821/85 y (CE) n° 2135/98 y se deroga el Reglamento (CEE) n° 3820/85 ⁽²⁾ del Consejo, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a que es necesaria una actuación transnacional coordinada, puede lograrse mejor, a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar este objetivo.

- (15) Conviene, por tanto, derogar la Directiva 88/599/CEE del Consejo ⁽³⁾ sobre procedimientos uniformes para la aplicación de los Reglamentos (CEE) n° 3820/85 y (CEE) n° 3821/85,

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Objeto

La presente Directiva tiene por objeto fijar las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos (CEE) n° 3820/85 y (CEE) n° 3821/85.

Artículo 2

Sistemas de control

1. Los Estados miembros organizarán un sistema de controles regulares y apropiados, de aplicación correcta y coherente, tal como se contempla en el artículo 1, tanto en carretera como en los locales de las empresas de todas las categorías de transporte.

Dichos controles cubrirán cada año una muestra amplia y representativa de los trabajadores móviles, de los conductores, empresas y vehículos de transporte de todas las categorías de transporte objeto de los Reglamentos (CEE) n° 3820/85 y (CEE) n° 3821/85.

Cada Estado miembro garantizará que se aplique en su territorio una estrategia nacional de control coherente. Con este fin, los Estados miembros podrán designar un organismo que se encargará de la coordinación de las acciones emprendidas en virtud de los artículos 4 y 6 en cuyo caso se informará de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros.

2. En la medida en que ello aún no sea el caso, los Estados miembros, a más tardar el 1 de mayo de 2007, conferirán a los funcionarios encargados del control competencias legales oportunas para que puedan efectuar correctamente los cometidos de inspección que se les hayan encomendado en virtud de la presente Directiva.

3. Cada Estado miembro organizará controles de tal manera que desde el 1 de mayo de 2006, se controle el 1 % de las jornadas de trabajo de los conductores de vehículos sujetos a los Reglamentos (CEE) n° 3820/85 y (CEE) n° 3821/85. Dicho porcentaje se aumentará al menos hasta el 2 % a partir del 1 de enero de 2008 y al menos hasta el 3 % a partir del 1 de enero de 2010.

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ DO L 102 de 11.4.2006, p. 1.

⁽³⁾ DO L 325 de 29.11.1988, p. 55. Directiva modificada por el Reglamento (CE) n° 2135/98 (DO L 274 de 9.10.1998, p. 1).

A partir del 1 de enero de 2012, la Comisión podrá incrementar dicho porcentaje mínimo al 4 %, de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 12, apartado 2, siempre que las estadísticas recabadas con arreglo al artículo 3 demuestren que, como media, más del 90 % de todos los vehículos controlados están equipados con un tacógrafo digital. Al adoptar esta decisión, la Comisión también tendrá en cuenta la eficacia de las medidas de aplicación existentes, en particular la disponibilidad de los datos de los tacógrafos digitales en los locales de las empresas.

Al menos el 15 % del número total de las jornadas de trabajo se controlará en carretera y al menos el 30 % en los locales de las empresas. A partir del 1 de enero de 2008 al menos el 30 % del número total de las jornadas de trabajo se controlará en carretera y al menos el 50 % en los locales de las empresas.

4. La información presentada a la Comisión de conformidad con el artículo 16, apartado 2, del Reglamento (CEE) n° 3820/85 incluirá el número de conductores controlados en la carretera, el número de controles en los locales de las empresas, el número de jornadas de trabajo controladas y el número y tipo de infracciones registradas, con indicación de si el transporte fue de pasajeros o de mercancías.

Artículo 3

Estadísticas

Los Estados miembros garantizarán que las estadísticas recopiladas en los controles organizados de acuerdo con el artículo 2, apartados 1 y 3, se desglosen en las siguientes categorías:

- a) controles en carretera:
 - i) tipo de carretera, es decir si es autopista, carretera nacional o secundaria, y país de matriculación del vehículo inspeccionado, a fin de evitar discriminaciones,
 - ii) tipo de tacógrafo, analógico o digital;
- b) controles en locales:
 - i) tipo de actividad de transporte: internacional o nacional, viajeros o mercancías, por cuenta propia o por cuenta ajena,
 - ii) tamaño del parque de vehículos de la empresa,
 - iii) tipo de tacógrafo, analógico o digital.

Estas estadísticas se presentarán cada dos años a la Comisión y se publicarán en un informe.

Las autoridades competentes de los Estados miembros guardarán copia de los datos recopilados del año anterior.

Las empresas responsables de los conductores conservarán los documentos, las actas y otros datos pertinentes, que reciban de las autoridades de control, relativos a los controles en los locales de la empresa y/o en carretera a sus conductores.

Las aclaraciones adicionales requeridas sobre las definiciones de las categorías mencionadas en las letras a) y b) deberá establecerlas la Comisión, con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 12, apartado 2.

Artículo 4

Controles en carretera

1. Los controles en carretera deberán realizarse en lugares distintos y en cualquier momento, cubriendo tramos de red viaria de extensión suficiente para dificultar que los puntos de control puedan ser evitados.
2. Los Estados miembros velarán por que:
 - a) se adopten las disposiciones necesarias para implantar puntos de control en o cerca de carreteras existentes y en proyecto y para que, si fuera preciso, las gasolineras y otros lugares seguros junto a las autopistas puedan servir de puntos de control;
 - b) los controles se lleven a cabo según un sistema de rotación aleatorio, velándose por lograr un equilibrio geográfico apropiado.
3. Los aspectos que deberán comprobarse en los controles en carretera serán los establecidos en la parte A del anexo I. Los controles podrán concentrarse en un elemento específico, si la situación lo requiere.
4. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 9, apartado 2, los controles en carretera deberán realizarse sin discriminación alguna, por parte de los controladores, en cuanto a:
 - a) el país donde esté matriculado el vehículo;
 - b) el país de residencia del conductor;
 - c) el país donde esté establecida la empresa;
 - d) el origen y destino del trayecto;
 - e) el tipo de tacógrafo, analógico o digital.

5. Los controladores recibirán:
- una lista de los principales aspectos que deban controlar, a tenor de lo establecido en la parte A del anexo I;
 - determinado equipo de control estándar, tal como se establece en el anexo II.

6. Si en un Estado miembro las comprobaciones efectuadas con ocasión de un control en carretera respecto al conductor de un vehículo matriculado en otro Estado miembro dan motivos para considerar que se han cometido infracciones no comprobables durante el control por falta de los elementos necesarios, las autoridades competentes de los Estados miembros afectados se prestarán mutua asistencia para aclarar la situación.

Artículo 5

Controles concertados

Los Estados miembros emprenderán, al menos seis veces al año, operaciones concertadas de control en carretera de los conductores y los vehículos contemplados en los Reglamentos (CEE) n° 3820/85 y (CEE) n° 3821/85. Dichas operaciones deberán realizarse de forma simultánea por parte de las autoridades de control de dos o más Estados miembros, cada una de ellas en su propio territorio.

Artículo 6

Controles en los locales de las empresas

1. Los controles en los locales de las empresas deberán organizarse teniendo en cuenta la experiencia adquirida en relación con las diferentes clases de transporte y empresas. Se efectuarán asimismo cuando se hayan comprobado en carretera infracciones graves de los Reglamentos (CEE) n° 3820/85 o (CEE) n° 3821/85.

2. Los controles en los locales comprenderán los aspectos listados en las partes A y B del anexo I.

3. Los controladores recibirán:

- una lista de los principales aspectos que deben controlar, establecidos en las partes A y B del anexo I;
- un equipo de control estándar, tal como se establece en el anexo II.

4. Los controladores de un Estado miembro tendrán en cuenta durante su control cualquier información facilitada por el organismo de enlace de los controles designado por otro Estado miembro, contemplado en el artículo 7, apartado 1, relativa a las actividades de la empresa en este otro Estado miembro.

5. A efectos de los apartados 1 y 4, los controles efectuados por las autoridades competentes en sus propios locales, basados en los documentos o datos pertinentes remitidos por

las empresas a petición de dichas autoridades, tendrán la misma consideración que los controles que se lleven a cabo en los locales de la empresa.

Artículo 7

Enlace intracomunitario

1. Los Estados miembros designarán un organismo que desempeñará las siguientes funciones:

- garantizar la coordinación con organismos equivalentes en otros Estados miembros con respecto a las acciones emprendidas en virtud del artículo 5;
- enviar los datos estadísticos bienales a la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 2, del Reglamento (CEE) n° 3820/85;
- ser responsable en primer término de la asistencia a las autoridades competentes de otros Estados miembros con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 6.

Este organismo estará representado en el Comité contemplado en el artículo 12, apartado 1.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión la designación de dicho organismo y la Comisión informará de ello a los demás Estados miembros.

3. Se fomentará activamente el intercambio de datos, experiencia y conocimientos entre los Estados miembros, principalmente, pero no de forma exclusiva, a través del Comité contemplado en el artículo 12, apartado 1, y de cualquier organismo que la Comisión podrá designar de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 12, apartado 2.

Artículo 8

Intercambio de información

1. Las informaciones mutuamente disponibles, previstas en el artículo 17, apartado 3, del Reglamento (CEE) n° 3820/85 o en el artículo 19, apartado 3, del Reglamento (CEE) n° 3821/85, se intercambiarán entre los organismos designados comunicados a la Comisión de acuerdo con el artículo 7, apartado 2:

- al menos una vez cada seis meses a partir de la entrada en vigor de la presente Directiva;
- a petición expresa de un Estado miembro para casos individuales.

2. Los Estados miembros procurarán crear sistemas para el intercambio electrónico de información. Con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 12, apartado 2, la Comisión definirá una metodología común para el intercambio eficaz de información.

Artículo 9

Sistema de clasificación de riesgos

1. Los Estados miembros introducirán un sistema de clasificación de riesgos de las empresas basado en el número relativo y la gravedad de las infracciones a los Reglamentos (CEE) n° 3820/85 o (CEE) n° 3821/85 que haya cometido cada una de las empresas. La Comisión apoyará el diálogo entre los Estados miembros para fomentar la coherencia entre los sistemas de clasificación de riesgos.

2. Las empresas con una clasificación de alto riesgo serán objeto de controles más estrictos y frecuentes. El Comité mencionado en el artículo 12 debatirá los criterios y las disposiciones de aplicación de dicho sistema, con vistas a establecer un sistema de intercambio de información sobre mejores prácticas.

3. Una lista inicial de infracciones de los Reglamentos (CEE) n° 3820/85 y (CEE) n° 3821/85 se establece en el anexo III.

Con vistas a ofrecer directrices sobre la medida de la gravedad de las infracciones a las disposiciones de los Reglamentos (CEE) n° 3820/85 y (CEE) n° 3821/85, la Comisión podrá, si fuera preciso, de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 12, apartado 2, adoptar el anexo III con objeto de establecer directrices sobre una escala común de infracciones, dividida en categorías de acuerdo con la gravedad de las mismas.

La categoría relativa a las infracciones más graves debe incluir aquellas en que el incumplimiento de las disposiciones pertinentes de los Reglamentos (CEE) n° 3820/85 y (CEE) n° 3821/85 crea un alto riesgo de muerte o de lesiones corporales graves.

Artículo 10

Informe

A más tardar el 1 de mayo de 2009, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe en el que se analizarán las sanciones previstas en las legislaciones de los Estados miembros con respecto a las infracciones graves.

Artículo 11

Mejores prácticas

1. De conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 12, apartado 2, la Comisión elaborará las directrices sobre las mejores prácticas en materia de control.

Dichas directrices se publicarán en un informe bienal de la Comisión.

2. Al menos una vez al año, los Estados miembros pondrán en marcha programas de formación conjuntos sobre las mejores prácticas y facilitarán los intercambios de personal entre sus organismos respectivos para el enlace intracomunitario con los organismos equivalentes en otros Estados miembros.

3. La Comisión elaborará un impreso, en formato electrónico e imprimible, de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 12, apartado 2, que se utilizará en caso de que el conductor haya estado de baja por enfermedad o de vacaciones, o en caso de que haya conducido otro vehículo excluido del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) n° 3820/85 durante el período mencionado en el artículo 15, apartado 7, párrafo primero, primer guión, del Reglamento (CEE) n° 3821/85.

4. Los Estados miembros garantizarán que los controladores estén bien preparados para el ejercicio de sus funciones.

Artículo 12

Procedimiento del Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité creado en virtud del apartado 1 del artículo 18 del Reglamento (CEE) n° 3821/85.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicarán los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

3. El Comité adoptará su reglamento interno.

Artículo 13

Medidas de aplicación

A petición de un Estado miembro o por iniciativa propia, la Comisión, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 12, apartado 2, adoptará medidas de aplicación con uno de los fines siguientes:

- fomentar un enfoque común para la aplicación de la presente Directiva;
- fomentar un enfoque coherente entre las autoridades de control y una interpretación armonizada del Reglamento (CEE) n° 3820/85 entre las autoridades de control;
- facilitar el diálogo entre el sector del transporte y las autoridades de control.

*Artículo 14***Negociaciones con terceros países**

Desde el momento de la entrada en vigor de la presente Directiva, la Comunidad entablará negociaciones con los terceros países de que se trate, a fin de aplicar normas equivalentes a las establecidas en la presente Directiva.

Hasta que finalicen dichas negociaciones, los Estados miembros incluirán datos sobre las inspecciones realizadas a los vehículos de terceros países en las actas que envíen a la Comisión, tal como establece el artículo 16, apartado 2, del Reglamento (CEE) nº 3820/85.

*Artículo 15***Actualización de los anexos**

Las modificaciones necesarias para adaptar los anexos a la evolución de las mejores prácticas se adoptarán de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 12, apartado 2.

*Artículo 16***Transposición**

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 1 de abril de 2007. Comunicarán a la Comisión inmediatamente el texto de dichas disposiciones, así como una tabla de correspondencias entre dichas disposiciones y la presente Directiva.

Hecho en Estrasburgo, el 15 de marzo de 2006.

Por el Parlamento Europeo
El Presidente
J. BORRELL FONTELLES

Por el Consejo
El Presidente
H. WINKLER

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones nacionales que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

*Artículo 17***Derogación**

1. Queda derogada la Directiva 88/599/CEE.
2. Las referencias a la Directiva derogada se entenderán hechas a la presente Directiva.

*Artículo 18***Entrada en vigor**

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

*Artículo 19***Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

ANEXO I

PARTE A

CONTROLES EN CARRETERA

Los aspectos que habrán de comprobarse, en general, en los controles en carretera son los siguientes:

- 1) tiempos diarios y semanales de conducción, pausas y períodos de descanso diarios y semanales; también las hojas de registro de las jornadas precedentes que deben hallarse a bordo del vehículo, de conformidad con el artículo 15, apartado 7, del Reglamento (CEE) n° 3821/85 y/o los datos almacenados correspondientes al mismo período en la tarjeta de conductor y/o en la memoria del aparato de control, de conformidad con el anexo II de la presente Directiva, y/o impresiones en papel;
- 2) para el período mencionado en el artículo 15, apartado 7, del Reglamento (CEE) n° 3821/85, todos los casos en que se haya excedido la velocidad autorizada del vehículo, definidos como todos los períodos de más de un minuto durante los cuales la velocidad del vehículo exceda los 90 km/h en la categoría de vehículos N₃ o los 105 km/h en la categoría de vehículos M₃ [las categorías N₃ y M₃ se definen en el anexo II A de la Directiva 70/156/CEE del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques ⁽¹⁾];
- 3) en su caso, las velocidades instantáneas del vehículo, registradas por el aparato de control dentro de las 24 horas anteriores a la utilización del vehículo;
- 4) el correcto funcionamiento del aparato de control (verificación de posibles manipulaciones del aparato y/o de la tarjeta de conductor y/o de las hojas de registro), o en su caso, la presencia de los documentos contemplados en el artículo 14, apartado 5, del Reglamento (CEE) n° 3820/85.

PARTE B

CONTROLES EN LOS LOCALES DE LAS EMPRESAS

Además de los aspectos establecidos en la parte A, en los locales de las empresas se controlarán los siguientes:

- 1) los períodos de descanso semanal y los tiempos de conducción entre dichos períodos de descanso;
- 2) el límite quincenal de tiempos de conducción;
- 3) las hojas de registro, los datos y las impresiones en papel de la tarjeta de conductor y de la unidad instalada en el vehículo.

Si fuera conveniente, los Estados miembros podrán determinar, en caso de que se detecte una infracción, la corresponsabilidad de los agentes de la cadena de transporte, como expedidores, transitarios o subcontratistas, que hubieran podido actuar como inductores o cómplices, y la comprobación de que los contratos para el suministro de transporte permiten el cumplimiento de los Reglamentos (CEE) n° 3820/85 y (CEE) n° 3821/85.

⁽¹⁾ DO L 42 de 23.2.1970, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/28/CE de la Comisión (DO L 65 de 7.3.2006, p. 27).

*ANEXO II***Equipo estándar a disposición de las unidades de control**

Los Estados miembros velarán por que las unidades que desempeñen las tareas contempladas en el anexo I dispongan del siguiente equipo estándar:

- 1) equipos capaces de transferir datos de la unidad instalada en el vehículo y la tarjeta de conductor del tacógrafo digital, leer los datos y analizar los datos o transmitirlos para su análisis a una base de datos central;
 - 2) equipos para controlar las hojas de tacógrafo.
-

*ANEXO III***Infracciones**

De conformidad con el artículo 9, apartado 3, a efectos de la presente Directiva, la lista no exhaustiva siguiente ofrece unas directrices sobre lo que puede considerarse como infracciones:

- 1) superar los tiempos de conducción diarios, semanales o bisemanales máximos;
 - 2) hacer caso omiso del período de descanso diario o semanal mínimo;
 - 3) hacer caso omiso de la pausa mínima;
 - 4) no instalar el tacógrafo de conformidad con las disposiciones del Reglamento (CEE) n° 3821/85.
-

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**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular su artículo 71 y el apartado 2 de su artículo 137,

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽²⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽³⁾, a la vista del texto conjunto aprobado el 16 de enero de 2002 por el Comité de conciliación.

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera ⁽⁴⁾ establece normas comunes en relación con el tiempo de conducción y el tiempo de descanso de los conductores. Dicho Reglamento no contempla otros aspectos del tiempo de trabajo en relación con el transporte por carretera.
- (2) La Directiva 93/104/CE del Consejo, de 23 de noviembre de 1993, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo ⁽⁵⁾, permite adoptar prescripciones más específicas en cuanto a la ordenación del tiempo de trabajo. Habida cuenta de su carácter sectorial, las disposiciones de la presente Directiva prevalecen sobre la Directiva 93/104/CE en aplicación del artículo 14 de esta última.
- (3) A pesar de intensas negociaciones entre los interlocutores sociales, no ha sido posible llegar a un acuerdo con respecto a los trabajadores móviles del sector del transporte por carretera.
- (4) En consecuencia, es necesario prever un conjunto de disposiciones más específicas relativas a la duración del tiempo de trabajo para los transportes por carretera dirigido a garantizar la seguridad de los transportes, así como la salud y la seguridad de las personas afectadas.
- (5) Dado que los objetivos de la acción pretendida no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden lograrse mejor, debido a la dimensión o a los efectos de la acción propuesta, a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enun-

ciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.

- (6) El ámbito de aplicación de la presente Directiva abarca únicamente a los trabajadores móviles empleados por una empresa de transporte establecida en un Estado miembro que participan en las actividades móviles de transporte por carretera cubiertas por el Reglamento (CEE) n° 3820/85 o, en su defecto, por el Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR).
- (7) Conviene precisar que los trabajadores móviles, distintos de los conductores autónomos, excluidos del ámbito de aplicación de la presente Directiva gozan de la protección básica prevista en la Directiva 93/104/CE. Esta protección básica abarca las normas vigentes en materia de descanso suficiente, de duración máxima media de trabajo semanal y de vacaciones anuales, así como de algunas disposiciones fundamentales aplicables a los trabajadores nocturnos, en particular los reconocimientos médicos.
- (8) Como quiera que los conductores autónomos están incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) n° 3820/85, pero excluidos del de la Directiva 93/104/CE, conviene excluirlos provisionalmente del ámbito de aplicación de la presente Directiva, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 2.
- (9) Las definiciones de la presente Directiva no deben constituir un precedente para otras normas comunitarias relativas al tiempo de trabajo.
- (10) Al objeto de mejorar la seguridad vial, de evitar la distorsión de la competencia y de garantizar la seguridad y la salud de los trabajadores móviles a los que se refiere la presente Directiva, éstos deben conocer con precisión por una parte cuáles son los tiempos dedicados a actividades del transporte por carretera que se consideran tiempo de trabajo y, por otra parte, cuáles están excluidos y se consideran tiempo de pausa, tiempo de descanso o tiempo de disponibilidad. Estos trabajadores deben tener derecho a períodos de descanso mínimos diarios y semanales, así como a pausas adecuadas. Es igualmente necesario instaurar un límite máximo del número de horas de trabajo semanales.
- (11) Determinados estudios han demostrado que el organismo humano es especialmente sensible durante la noche a las perturbaciones ambientales, así como a diferentes formas de organización del trabajo especialmente penosas, y que los períodos largos de trabajo nocturno pueden ser perjudiciales para la salud de los trabajadores y pueden poner en peligro su seguridad, así como la seguridad vial en general.

⁽¹⁾ DO C 43 de 17.2.1999, p. 4.

⁽²⁾ DO C 138 de 18.5.1999, p. 33.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 14 de abril de 1999 (DO C 219 de 30.7.1999, p. 235), confirmado el 6 de mayo de 1999 (DO C 279 de 1.10.1999, p. 270). Posición común del Consejo de 23 de marzo de 2001 (DO C 142 de 15.5.2001, p. 24) y Decisión del Parlamento Europeo de 14 de junio de 2001 (no publicada aún en el Diario Oficial). Decisión del Parlamento Europeo de 5 de febrero de 2002 y Decisión del Consejo de 18 de febrero de 2002.

⁽⁴⁾ DO L 370 de 31.12.1985, p. 1.

⁽⁵⁾ DO L 307 de 13.12.1993, p. 18; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2000/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 195 de 1.8.2000, p. 41.)

- (12) Es necesario por tanto limitar la duración del trabajo nocturno y prever que los conductores profesionales que efectúen trabajos nocturnos reciban una compensación adecuada por su actividad y no estén en desventaja en materia de formación.
- (13) Conviene que los empresarios lleven un registro de las superaciones de la duración máxima media de trabajo semanal aplicable a los trabajadores móviles.
- (14) Conviene que las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 3820/85 referentes al tiempo de conducción para los transportes internacionales y nacionales de viajeros, distintos de los servicios regulares, puedan continuar aplicándose.
- (15) Conviene que la Comisión vigile la aplicación de la presente Directiva y los cambios en este ámbito en los Estados miembros y presente al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones un informe sobre la aplicación de las normas, así como sobre las consecuencias de las disposiciones relativas al trabajo nocturno.
- (16) Es necesario establecer que determinadas disposiciones puedan estar sujetas a excepciones aprobadas, según el caso, por los Estados miembros o por los interlocutores sociales; por regla general, en caso de aplicarse una excepción, deben concederse a los trabajadores afectados períodos de descanso compensatorio.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Objeto

El objeto de la presente Directiva es establecer prescripciones mínimas relativas a la ordenación del tiempo de trabajo para mejorar la protección de la seguridad y la salud de las personas que realicen actividades móviles de transporte por carretera, así como mejorar la seguridad vial y aproximar en mayor grado las condiciones de competencia.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará a los trabajadores móviles empleados por empresas establecidas en un Estado miembro y que participen en actividades de transporte por carretera incluidas en el Reglamento (CEE) nº 3820/85, o, en su defecto, en el Acuerdo AETR.

Sin perjuicio de las disposiciones del párrafo siguiente, la presente Directiva se aplicará a los conductores autónomos a partir del 23 de marzo de 2009.

A más tardar dos años antes de dicha fecha, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo. Dicho informe analizará los efectos de la exclusión de los conductores autónomos del ámbito de aplicación de la presente Directiva desde el punto de vista de la seguridad vial, las condiciones de competencia, la estructura de la profesión, así como aspectos sociales. Se tendrán en cuenta las circunstancias de cada Estado miembro en lo relativo a la estructura del sector del transporte y al entorno profesional del transporte por carretera. Sobre la base de este informe, la Comisión presentará una propuesta, con objeto, según convenga, de:

- definir las modalidades para la inclusión de los conductores autónomos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva con respecto a ciertos conductores autónomos que no participan en actividades de transporte por carretera en otros Estados miembros y que están sujetos a obligaciones locales por razones objetivas, como una ubicación periférica, unas distancias interiores considerables o un entorno competitivo concreto, o bien:
 - no incluir a los conductores autónomos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.
2. Las disposiciones de la Directiva 93/104/CE se aplicarán a los trabajadores móviles excluidos del ámbito de aplicación de la presente Directiva.
3. En la medida en que la presente Directiva contenga disposiciones más específicas en lo que respecta a los trabajadores móviles que realizan actividades de transporte por carretera, la presente Directiva prevalecerá sobre las disposiciones pertinentes de la Directiva 93/104/CE en aplicación de su artículo 14.
4. La presente Directiva completa las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 3820/85, y, en lo necesario, del acuerdo AETR, que prevalecerán sobre las disposiciones de la presente Directiva.

Artículo 3

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- a) «tiempo de trabajo»:
- 1) en el caso de los trabajadores móviles: todo período comprendido entre el inicio y el final del trabajo, durante el cual el trabajador móvil está en su lugar de trabajo, a disposición del empresario y en el ejercicio de sus funciones y actividades, esto es:
 - el tiempo dedicado a todas las actividades de transporte por carretera. Estas actividades incluyen, en particular:
 - i) la conducción,
 - ii) la carga y la descarga,
 - iii) la asistencia a los pasajeros en la subida y bajada del vehículo,
 - iv) la limpieza y el mantenimiento técnico,
 - v) todas las demás tareas cuyo objeto sea garantizar la seguridad del vehículo, de la carga y de los pasajeros o cumplir las obligaciones legales o reglamentarias directamente vinculadas a una operación de transporte específica que se esté llevando a cabo, incluidos el control de la carga y descarga, los trámites administrativos de policía, aduanas, funcionarios de inmigración, etc.;
 - los períodos durante los cuales el trabajador móvil no puede disponer libremente de su tiempo y tiene que permanecer en su lugar de trabajo, dispuesto a realizar su trabajo normal, realizando determinadas tareas relacionadas con el servicio, en particular, los períodos de espera de carga y descarga, cuando no se conoce de antemano su duración previsible, es decir, o bien antes de la partida o antes del inicio efectivo del período de que se trate, o bien en las condiciones generales negociadas entre los interlocutores sociales o definidas por la legislación de los Estados miembros;

2) en el caso de los conductores autónomos: todo período comprendido entre el inicio y el final del trabajo durante el cual el conductor autónomo está en su lugar de trabajo, a disposición del cliente y ejerciendo sus funciones y actividades, a excepción de las labores generales de tipo administrativo que no están directamente vinculadas a una operación de transporte específica en marcha.

Quedan excluidos del tiempo de trabajo las pausas contempladas en el artículo 5, el tiempo de descanso contemplado en el artículo 6, así como, sin perjuicio de la legislación de los Estados miembros o de los acuerdos negociados entre los interlocutores sociales que establezcan que tales períodos sean compensados o limitados, el tiempo de disponibilidad contemplado en la letra b) del presente artículo.

b) «tiempo de disponibilidad»:

— los períodos distintos de los períodos de pausa o de descanso durante los que el trabajador móvil no está obligado a permanecer en su lugar de trabajo, pero tiene que estar disponible para responder a posibles instrucciones que le ordenen emprender o reanudar la conducción o realizar otros trabajos. En particular, se considera tiempo de disponibilidad los períodos durante los que el trabajador móvil acompaña un vehículo transportado en transbordador o en tren y los períodos de espera en las fronteras o los causados por las prohibiciones de circular.

El trabajador móvil deberá conocer de antemano estos períodos y su previsible duración, es decir, antes de la salida o justo antes del inicio efectivo del período de que se trate o bien en las condiciones generales negociadas entre los interlocutores sociales y/o definidas en la legislación de los Estados miembros;

— para los trabajadores móviles que conducen en equipo, el tiempo transcurrido durante la circulación del vehículo sentado junto al conductor o acostado en una litera;

c) «lugar de trabajo»:

— el lugar donde está ubicado el establecimiento principal de la empresa para la que trabaja la persona que realiza actividades móviles de transporte por carretera, y sus diversos establecimientos secundarios, coincidan o no con su domicilio social o su establecimiento principal,

— el vehículo que utiliza la persona que realiza actividades móviles de transporte por carretera cuando realiza su trabajo, y

— cualquier otro lugar donde se llevan a cabo las actividades relacionadas con la ejecución del transporte;

d) «trabajador móvil», cualquier trabajador que forme parte del personal que se desplace, incluidos las personas en prácticas y los aprendices, que estén al servicio de una empresa que efectúe, por cuenta ajena o propia, servicios de transporte de viajeros o de mercancías por carretera;

e) «conductor autónomo», toda persona cuya actividad profesional principal consista en efectuar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por carretera a cambio de una remuneración en el sentido de la legislación comunitaria y al amparo de una licencia comunitaria o de cualquier otra habilitación profesional para llevar a cabo los servicios de transportes mencionados, que esté habilitada para trabajar por cuenta propia y que no esté relacionada con un empre-

sario mediante un contrato de trabajo o mediante cualquier otro tipo de relación laboral jerárquica, que es libre para organizar las actividades laborales pertinentes, cuyos ingresos dependan directamente de los beneficios realizados y que disponga de la libertad necesaria para mantener relaciones comerciales con varios clientes, ya sea individualmente o en colaboración con otros conductores autónomos.

A los efectos de la presente Directiva, los conductores que no cumplan estos criterios estarán sometidos a los mismos derechos y obligaciones previstos por la presente Directiva para los trabajadores móviles;

f) «persona que realiza actividades móviles de transporte por carretera», todo trabajador móvil o conductor autónomo que realiza dichas actividades;

g) «semana», el período que comienza a las 00:00 horas del lunes y finaliza a las 24:00 horas del domingo;

h) «período nocturno», todo período de un mínimo de cuatro horas, tal como esté definido en la legislación nacional, entre las 00:00 horas y las 07:00 horas;

i) «trabajo nocturno», todo trabajo realizado durante el período nocturno.

Artículo 4

Duración máxima del tiempo de trabajo semanal

Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para que:

a) la duración media del tiempo de trabajo semanal no supere las cuarenta y ocho horas. La duración máxima del tiempo de trabajo semanal podrá llegar hasta sesenta horas si la duración media calculada sobre un período de cuatro meses no excede de cuarenta y ocho horas. Los párrafos cuarto y quinto del apartado 1 del artículo 6 del Reglamento (CEE) n° 3820/85 o, de ser necesario, el párrafo cuarto del apartado 1 del artículo 6 del Acuerdo AETR, prevalecerán sobre las disposiciones de la presente Directiva, siempre y cuando los conductores afectados no superen una duración media de cuarenta y ocho horas por semana calculada sobre un período de cuatro meses;

b) el tiempo de trabajo por cuenta de más de un empresario sea la suma de las horas trabajadas. El empresario solicitará por escrito al trabajador móvil el cómputo del tiempo de trabajo efectuado para otro empresario. El trabajador móvil facilitará estos datos por escrito.

Artículo 5

Pausas

1. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que, sin perjuicio del nivel de protección previsto por el Reglamento (CEE) n° 3820/85, o, en su defecto, por el Acuerdo AETR, las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera no trabajen, en ningún caso, y sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 2, durante más de seis horas consecutivas sin pausa. El trabajo se interrumpirá con una pausa de treinta minutos como mínimo si el tiempo de trabajo total se halla comprendido entre seis y nueve horas, y con una pausa de cuarenta y cinco minutos como mínimo si el tiempo de trabajo total es de más de nueve horas.

2. Las pausas podrán subdividirse cada una en períodos de una duración de quince minutos como mínimo.

Artículo 6

Tiempo de descanso

A efectos de la presente Directiva, los aprendices y el personal en período de prácticas estarán sujetos, en materia de tiempo de descanso, a las mismas disposiciones que las que gozan los demás trabajadores móviles en aplicación del Reglamento (CEE) nº 3820/85, o, en su defecto, del Acuerdo AETR.

Artículo 7

Trabajo nocturno

1. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que:

- cuando se efectúe trabajo nocturno, la jornada de trabajo diaria no exceda de diez horas por cada período de veinticuatro horas,
- la compensación del trabajo nocturno se ajuste a las normativas legales nacionales, a los convenios colectivos, a los acuerdos entre los interlocutores sociales y/o a las prácticas nacionales, a condición de que dicha compensación no pueda poner en peligro la seguridad vial.

2. A más tardar el 23 de marzo de 2007, la Comisión evaluará, en el marco del informe que deberá elaborar en virtud del apartado 2 del artículo 13, las consecuencias de las disposiciones previstas en el apartado 1 del presente artículo. La Comisión acompañará, si procede, dicho informe de las propuestas adecuadas.

3. La Comisión presentará una propuesta de directiva que contenga las disposiciones relativas a la formación de los conductores profesionales, incluidos los que efectúan un trabajo nocturno, y que defina los principios generales de esa formación.

Artículo 8

Excepciones

1. Por razones objetivas o técnicas o por razones relacionadas con la organización del trabajo, podrán establecerse excepciones a lo dispuesto en los artículos 4 y 7 por medio de convenios colectivos, acuerdos entre los interlocutores sociales o, si ello no es posible, por medio de disposiciones legales, reglamentarias o administrativas siempre que se consulte a los representantes de los empresarios y de los trabajadores interesados y se realicen esfuerzos para fomentar todas las formas pertinentes de diálogo social.

2. Cualquier excepción relativa al artículo 4 no podrá tener como consecuencia el establecimiento de un período de referencia superior a seis meses para el cálculo de la media de la duración máxima del tiempo de trabajo semanal de cuarenta y ocho horas.

Artículo 9

Información y registros

Los Estados miembros velarán por que:

- a) los trabajadores móviles sean informados de las disposiciones nacionales pertinentes, del reglamento de régimen interior de su empresa y de los acuerdos celebrados entre interlocutores sociales, en particular de los convenios colectivos y de los posibles acuerdos de empresa, establecidos

sobre la base de la presente Directiva, sin perjuicio de la Directiva 91/533/CEE del Consejo, de 14 de octubre de 1991, relativa a la obligación del empresario de informar al trabajador acerca de las condiciones aplicables al contrato de trabajo o a la relación laboral⁽¹⁾;

- b) sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 2, se registre el tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera. Estos registros deberán conservarse como mínimo durante dos años después de que finalice el período contemplado. Los empresarios serán los responsables del registro del tiempo de trabajo de los trabajadores móviles. El empresario estará obligado a facilitar a los trabajadores móviles que así lo soliciten una copia del registro de las horas trabajadas.

Artículo 10

Disposiciones más favorables

La presente Directiva no afectará a la facultad de los Estados miembros de aplicar o introducir disposiciones legales, reglamentarias o administrativas más favorables para la protección de la salud y la seguridad de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera, o de fomentar o permitir la aplicación de convenios colectivos o acuerdos celebrados entre interlocutores sociales que sean más favorables para la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores móviles. La aplicación de la presente Directiva no constituirá una razón válida para reducir el nivel general de protección de los trabajadores mencionados en el apartado 1 del artículo 2.

Artículo 11

Sanciones

Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones para las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Directiva y tomarán todas las medidas necesarias para asegurar que dichas sanciones se apliquen. Las sanciones deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.

Artículo 12

Negociaciones con terceros países

Con vistas a la aplicación a los trabajadores móviles empleados por empresas establecidas en un país tercero de una normativa equivalente a la establecida por la presente Directiva, la Comunidad entablará negociaciones con los terceros países de que se trate desde el momento de la entrada en vigor de la presente Directiva.

Artículo 13

Informe

1. Los Estados miembros presentarán cada dos años un informe a la Comisión, relativo a la aplicación de la presente Directiva, en el que se indicarán los puntos de vista de los interlocutores sociales. La Comisión deberá recibir dicho informe a más tardar el 30 de septiembre siguiente a la fecha en que finalice el período bianual abarcado por el informe. Este período bianual será el mismo que el mencionado en el apartado 2 del artículo 16 del Reglamento (CEE) nº 3820/85.

⁽¹⁾ DO L 288 de 18.10.1991, p. 32.

2. La Comisión elaborará cada dos años un informe sobre la aplicación de la presente Directiva por parte de los Estados miembros y sobre la evolución en el ámbito en cuestión. La Comisión presentará este informe al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones.

Artículo 14

Disposiciones finales

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva a más tardar el 23 de marzo de 2005 o garantizarán que, antes de esa fecha, los interlocutores sociales hayan establecido las medidas necesarias mediante acuerdo, quedando obligados los Estados miembros a tomar las disposiciones que les permitan poder garantizar en cualquier momento los resultados impuestos por la presente Directiva.

Cuando los Estados miembros adopten las disposiciones mencionadas en el párrafo primero, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión los textos de las disposiciones de Derecho interno que ya hayan

sido adoptadas o que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

3. Los Estados miembros velarán por que expedidores, transitarios, contratistas principales, subcontratistas y empresas que empleen trabajadores móviles respeten las disposiciones pertinentes de la presente Directiva.

Artículo 15

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Artículo 16

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 11 de marzo de 2002.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

P. COX

Por el Consejo

El Presidente

J. PIQUÉ I CAMPS

I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

REGLAMENTO (CE) n° 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° 3821/85 y (CE) n° 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA

Considerando lo siguiente:

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

(1) En el campo del transporte por carretera, el Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera⁽⁴⁾, trató de armonizar las condiciones de la competencia entre los medios de transporte terrestre, especialmente por lo que respecta al sector del transporte por carretera y a la mejora de las condiciones de trabajo y la seguridad vial. Los avances en estos campos deben protegerse y ampliarse.

Vista la propuesta de la Comisión⁽¹⁾,

(2) La Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera⁽⁵⁾, obliga a los Estados miembros a adoptar medidas que limiten el tiempo máximo de trabajo semanal de los trabajadores móviles.

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁽²⁾,

(3) Se han experimentado dificultades en la interpretación, aplicación, ejecución y control de modo uniforme en todos los Estados miembros de determinadas disposiciones del Reglamento (CEE) n° 3820/85 relativas a las normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso para los conductores que efectúan operaciones de transporte nacional e internacional por carretera en la Comunidad, a causa de los términos generales en que están redactadas.

Previa consulta al Comité de las Regiones,

(4) Es deseable una aplicación eficaz y uniforme de esas disposiciones para lograr sus objetivos y evitar el descrédito de la normativa. Por consiguiente es necesario un conjunto de normas más claras y sencillas que puedan ser comprendidas, interpretadas y aplicadas con mayor facilidad por el sector del transporte por carretera y por las autoridades encargadas de velar por su cumplimiento.

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado⁽³⁾, a la vista del texto conjunto aprobado el 8 de diciembre de 2005 por el Comité de Conciliación,

⁽¹⁾ DO C 51 E de 26.2.2002, p. 234.

⁽²⁾ DO C 221 de 17.9.2002, p. 19.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 14 de enero de 2003 (DO C 38 E de 12.2.2004, p. 152), Posición Común del Consejo de 9 de diciembre de 2004 (DO C 63 E de 15.3.2005, p. 11) y Posición del Parlamento Europeo de 13 de abril de 2005 (DO C 33 E de 9.2.2006, p. 425). Resolución legislativa del Parlamento Europeo de 2 de febrero de 2006 y Decisión del Consejo de 2 de febrero de 2006.

⁽⁴⁾ DO L 370 de 31.12.1985, p. 1. Reglamento modificado por la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 226 de 10.9.2003, p. 4).

⁽⁵⁾ DO L 80 de 23.3.2002, p. 35.

- (5) Las disposiciones del presente Reglamento relativas a las condiciones de trabajo no deben ser obstáculo al derecho de empresarios y trabajadores del sector a establecer, ya sea mediante negociación colectiva u otros medios, disposiciones más favorables para los trabajadores.
- (6) Es deseable definir claramente el ámbito de aplicación del presente Reglamento especificando las principales categorías de vehículos incluidas.
- (7) El presente Reglamento será aplicable al transporte por carretera que se realice sea exclusivamente dentro de la Comunidad sea entre la Comunidad, Suiza y los países que son parte contratante del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo.
- (8) El Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR), de 1 de julio de 1970, en su versión modificada, debe continuar aplicándose al transporte por carretera de mercancías y viajeros con vehículos matriculados en cualquier Estado miembro o en cualquier país que sea parte contratante del AETR, para la totalidad de un trayecto que discurra entre la Comunidad y un país tercero distinto de Suiza y los países que son parte contratante del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo o por el territorio de dichos países. Es esencial modificar el AETR tan pronto como sea posible, idealmente en el plazo de dos años a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento, para adaptar sus disposiciones al presente Reglamento.
- (9) En lo que respecta a los transportes efectuados por carretera por vehículos matriculados en un país tercero que no sea una parte contratante del AETR, las disposiciones del AETR deben aplicarse solamente a la parte del trayecto que discurra por la Comunidad o por los países que sean parte contratante del AETR.
- (10) Puesto que la materia del AETR está comprendida en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, la competencia para negociar y celebrar dicho Acuerdo corresponde a la Comunidad.
- (11) Cuando una modificación del régimen interno de la Comunidad en el sector considerado exija una modificación correspondiente del AETR, los Estados miembros deben emprender una acción común para que se realice dicha modificación en el marco del AETR lo antes posible y de conformidad con el procedimiento en él previsto.
- (12) La lista de excepciones debe actualizarse para reflejar la evolución del sector del transporte por carretera en los últimos diecinueve años.
- (13) Es necesario prever definiciones completas de los términos principales para facilitar la interpretación de las disposiciones del presente Reglamento y garantizar su aplicación uniforme. Además, hay que proponerse como objetivo conseguir que los organismos nacionales de control interpreten y apliquen de manera uniforme el presente Reglamento. La definición de «semana» contenida en el presente Reglamento no debe impedir que el conductor empiece su semana laboral en cualquier día de la semana.
- (14) Para garantizar una aplicación eficaz, es esencial que las autoridades competentes puedan determinar, al realizar controles en carretera y tras un período transitorio, que los tiempos de conducción y períodos de descanso se respetaron debidamente el día del control y los 28 días anteriores.
- (15) Es necesario clarificar y simplificar las normas básicas relativas a los tiempos de conducción para hacer posible una aplicación eficaz y uniforme de las mismas mediante el tacógrafo digital, de conformidad con lo establecido en el Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera ⁽¹⁾, y el presente Reglamento. Además, las autoridades de aplicación de los Estados miembros deben esforzarse por alcanzar una interpretación y aplicación comunes del presente Reglamento a través de un Comité permanente.
- (16) Con las normas del Reglamento (CEE) n° 3820/85 ha resultado posible fijar períodos diarios de conducción y pausas que permiten conducir durante demasiado tiempo sin una pausa completa, lo que va en detrimento de la seguridad vial y de las condiciones de trabajo del conductor. Es, por tanto, conveniente garantizar que las pausas partidas se organizan de forma que se evite el abuso.
- (17) El presente Reglamento está destinado a mejorar las condiciones sociales de los empleados a los que se aplica, así como a mejorar la seguridad general de las carreteras. Garantiza estos objetivos mediante las disposiciones relativas al tiempo máximo de conducción diaria, semanal y durante un período de dos semanas consecutivas, la disposición que obliga al conductor a tomar un período de descanso semanal normal, al menos una vez cada dos semanas consecutivas, y las disposiciones que prescriben que, en ningún caso, el período de descanso diario deberá ser inferior a un período ininterrumpido de nueve horas. Como estas disposiciones garantizan un descanso suficiente, y si además se tiene en cuenta la experiencia de las prácticas de aplicación de los últimos años, ya no es necesario un sistema de compensación por los períodos de descanso diario reducido.
- (18) Muchas operaciones de transporte en la Comunidad comprenden travesías en transbordador o trayectos por ferrocarril. Por consiguiente, deben establecerse disposiciones claras y apropiadas relativas a los períodos diarios de descanso y a las pausas en relación con esas operaciones.
- (19) A la vista del aumento del transporte transfronterizo de mercancías y viajeros, es deseable, en interés de la seguridad vial y de una mayor efectividad de los controles en carretera y en las instalaciones de las empresas, contabilizar y verificar el debido e íntegro cumplimiento de las normas pertinentes sobre los tiempos de conducción, los períodos de descanso y las pausas efectuados en otros Estados miembros o países terceros.

⁽¹⁾ DO L 370 de 31.12.1985, p. 8. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 432/2004 de la Comisión (DO L 71 de 10.3.2004, p. 3).

- (20) La responsabilidad de las empresas de transporte debe extenderse al menos a las personas físicas o jurídicas titulares de las mismas y no excluir los procesos o procedimientos administrativos contra aquellas personas físicas que sean autoras, instigadoras o cómplices de infracciones del presente Reglamento.
- (21) Es necesario que los conductores que trabajen para varias empresas de transporte faciliten a cada una de ellas información adecuada que les permita cumplir sus responsabilidades con arreglo al presente Reglamento.
- (22) Los Estados miembros deben mantener el derecho de adoptar determinadas medidas apropiadas para promover el progreso social y aumentar la seguridad vial.
- (23) Las excepciones nacionales deben reflejar los cambios en el sector del transporte por carretera y limitarse a aquellos elementos que ahora no están sujetos a la presión de la competencia.
- (24) Los Estados miembros deben establecer la normativa aplicable a los vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuyo recorrido no supere los 50 kilómetros. Dicha normativa debe proporcionar una protección adecuada por lo que respecta a los tiempos de conducción permitidos y a las pausas y los períodos de descanso obligatorios.
- (25) A fin de controlar la aplicación eficaz del Reglamento, es conveniente que todos los servicios regulares de transporte nacional e internacional de viajeros se controlen mediante un mismo tipo de aparato de registro.
- (26) Los Estados miembros deben determinar el régimen de sanciones aplicables en caso de incumplimiento del presente Reglamento y garantizar su ejecución. Las sanciones previstas deberán ser efectivas, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias. Entre las distintas medidas comunes que puedan imponer los Estados miembros en caso de que se detecte una infracción grave, debe figurar también la posibilidad de inmovilizar el vehículo. Las disposiciones del presente Reglamento relativas a las sanciones, procesos o procedimientos administrativos no afectarán a las normas nacionales sobre la carga de la prueba.
- (27) A fin de controlar de forma clara y eficaz la aplicación del Reglamento, es conveniente establecer disposiciones uniformes de responsabilidad aplicables a las empresas de transporte y a los conductores por infracción del mismo. Esta responsabilidad puede dar lugar a la imposición de sanciones penales, civiles o administrativas, según el Estado miembro de que se trate.
- (28) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, el establecimiento de una normativa comunitaria clara sobre los tiempos de conducción, pausas y los períodos de descanso para los conductores dedicados al transporte por carretera, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros porque es necesaria una actuación transnacional coordinada y, por consiguiente, puede lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar este objetivo.
- (29) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento con arreglo a la Decisión 1999/468/CE, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽¹⁾.
- (30) Dado que las disposiciones relativas a la edad mínima de los conductores se encuentran reguladas en la Directiva 2003/59/CE ⁽²⁾ y que éstas deben transponerse a más tardar el 2009, el presente Reglamento sólo precisa contener disposiciones transitorias relativas a la edad mínima de la tripulación.
- (31) El Reglamento (CEE) n° 3821/85 debe modificarse con el fin de esclarecer las obligaciones específicas de las empresas de transporte y de los conductores y fomentar la seguridad jurídica, así como para facilitar la aplicación de los límites de los tiempos de conducción y los períodos de descanso en los controles de carretera.
- (32) El Reglamento (CEE) n° 3821/85 debe modificarse también para garantizar la seguridad jurídica en relación con las nuevas fechas de introducción del tacógrafo digital y de la disponibilidad de las tarjetas de conductor.
- (33) La introducción del aparato de control en virtud del Reglamento (CE) n° 2135/98, que permite el registro electrónico de las actividades del conductor durante un período de 28 días en su tarjeta de conductor y de los datos del vehículo durante un período de 365 días, permitirá realizar en el futuro controles más rápidos y amplios en carretera.
- (34) La Directiva 88/599/CEE ⁽³⁾ prevé, para los controles en carretera, únicamente el control de los tiempos de conducción, los períodos de descanso diarios y las pausas. Con la introducción del aparato de control digital se registrarán de forma electrónica los datos del conductor y del vehículo, que podrán ser evaluados electrónicamente *in situ*. Con el tiempo, esto posibilitaría también un control sencillo de los períodos de descanso diario normales y reducidos, de los períodos de descanso semanal normales y reducidos, y de los descansos tomados como compensación.

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo (DO L 226 de 10.9.2003, p. 4). Directiva modificada por la Directiva 2004/66/CE del Consejo (DO L 168 de 1.5.2004, p. 35).

⁽³⁾ Directiva 88/599 del Consejo, de 23 de noviembre de 1988, sobre procedimientos uniformes para la aplicación del Reglamento (CEE) n° 3820/85, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, y del Reglamento (CEE) n° 3821/85, relativo al apartado de control en el sector de los transportes por carretera (DO L 325 de 29.11.1988, p. 55).

- (35) La experiencia indica que sólo puede lograrse el cumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento, y en especial del tiempo de conducción máximo prescrito durante un período de dos semanas, si se realizan controles eficaces y efectivos de la totalidad de dicho período.
- (36) La aplicación de la legislación sobre el tacógrafo digital debe ajustarse al presente Reglamento, a fin de lograr la máxima eficacia a la hora de ejercer el control y velar por el cumplimiento de determinadas disposiciones sociales relativas a los transportes por carretera.
- (37) Por razones de claridad y racionalización, conviene derogar el Reglamento (CEE) n° 3820/85 y sustituirlo por el presente Reglamento.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES PRELIMINARES

Artículo 1

El presente Reglamento establece normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso para los conductores dedicados al transporte por carretera de mercancías y viajeros, con el fin de armonizar las condiciones de competencia entre modos de transporte terrestre, especialmente en lo que se refiere al sector de la carretera, y de mejorar las condiciones de trabajo y la seguridad vial. El presente Reglamento tiene también como objetivo mejorar las prácticas de control y de aplicación en los Estados miembros, así como mejorar las prácticas laborales en el sector del transporte por carretera.

Artículo 2

1. El presente Reglamento se aplicará al transporte por carretera:

- a) de mercancías, cuando la masa máxima autorizada de los vehículos, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 3,5 toneladas, o
 - b) de viajeros en vehículos fabricados o adaptados de forma permanente para transportar a más de nueve personas, incluido el conductor, y destinados a tal fin.
2. El presente Reglamento se aplicará, con independencia del país en que esté matriculado el vehículo, al transporte por carretera que se efectúe:
- a) exclusivamente dentro de la Comunidad, o
 - b) entre la Comunidad, Suiza y los países que sean parte contratante del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo.

3. El AETR se aplicará en lugar del presente Reglamento a las operaciones de transporte internacional por carretera que se efectúen en parte en algún lugar que quede fuera de las zonas que se mencionan en el apartado 2, a:

- a) los vehículos matriculados en la Comunidad o en un país que sea parte contratante del AETR para todo el trayecto;
- b) los vehículos matriculados en un tercer país que no sea parte contratante del AETR, únicamente al tramo del trayecto que se efectúe en el territorio de la Comunidad o de un país que sea parte contratante del AETR.

Las disposiciones del AETR deben adaptarse a las del presente Reglamento con objeto de que se apliquen las disposiciones fundamentales del presente Reglamento, mediante el AETR, a tales vehículos en lo que se refiere a la totalidad del trayecto que discurre por la Comunidad.

Artículo 3

El presente Reglamento no se aplicará al transporte por carretera efectuado mediante:

- a) vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuando el trayecto del servicio de que se trate no supere los 50 kilómetros;
- b) vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora;
- c) vehículos adquiridos o alquilados sin conductor por las fuerzas armadas, la defensa civil, los cuerpos de bomberos y las fuerzas responsables del mantenimiento del orden público, cuando el transporte se realice como consecuencia de la función propia encomendada a estos cuerpos y bajo su responsabilidad;
- d) vehículos, incluidos los vehículos utilizados para el transporte no comercial de ayuda humanitaria, utilizados en casos de urgencia o destinados a operaciones de salvamento;
- e) vehículos especiales utilizados con fines médicos;
- f) vehículos especializados en la reparación de averías cuyo radio de acción sea de 100 kilómetros alrededor de su centro de explotación;
- g) vehículos que se sometan a pruebas en carretera con fines de mejora técnica, reparación o conservación y vehículos nuevos o transformados que aún no se hayan puesto en circulación;
- h) vehículos o conjuntos de vehículos de una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados para el transporte no comercial de mercancías;
- i) vehículos comerciales que se consideren históricos con arreglo a la legislación del Estado miembro en el que circulan y que se utilicen para el transporte no comercial de viajeros o mercancías.

Artículo 4

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) «transporte por carretera»: todo desplazamiento realizado total o parcialmente por una carretera abierta al público de un vehículo, vacío o con carga, destinado al transporte de viajeros o de mercancías;
- b) «vehículo»: un vehículo de motor, un tractor, un remolque o un semirremolque o un conjunto de estos vehículos, tal como se definen dichos términos a continuación:
- «vehículo de motor»: todo vehículo provisto de un dispositivo de propulsión que circule por carretera por sus propios medios, distinto de los que se desplazan permanentemente sobre carriles, y destinado normalmente al transporte de viajeros o de mercancías,
 - «tractor»: todo vehículo provisto de un dispositivo de autopropulsión que circule por carretera, distinto de los que se desplazan permanentemente sobre carriles, y concebido especialmente para tirar de remolques, semirremolques, herramientas o máquinas, o para empujarlos o accionarlos,
 - «remolque»: todo vehículo de transporte destinado a ser enganchado a un vehículo de motor o a un tractor,
 - «semirremolque»: un remolque sin eje delantero, acoplado de forma que una parte importante de su peso y del peso de su carga sea soportada por el tractor o el vehículo de motor;
- c) «conductor»: toda persona que conduzca el vehículo, incluso durante un corto período, o que esté a bordo de un vehículo como parte de sus obligaciones para conducirlo en caso de necesidad;
- d) «pausa»: cualquier período durante el cual un conductor no pueda llevar a cabo ninguna actividad de conducción u otro trabajo y que sirva exclusivamente para su reposo;
- e) «otro trabajo»: cualquier actividad definida como tiempo de trabajo con arreglo al artículo 3, letra a), de la Directiva 2002/15/CE, salvo la conducción, incluido cualquier trabajo para el mismo u otro empresario dentro o fuera del sector del transporte;
- f) «descanso»: cualquier período ininterrumpido durante el cual un conductor pueda disponer libremente de su tiempo;
- g) «período de descanso diario»: el período diario durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un «período de descanso diario normal» o un «período de descanso diario reducido»:
- «período de descanso diario normal»: cualquier período de descanso de al menos 11 horas. Alternativamente, el período de descanso diario normal se podrá tomar en dos períodos, el primero de ellos de al menos tres horas ininterrumpidas y el segundo de al menos 9 horas ininterrumpidas,
 - «período de descanso diario reducido»: cualquier período de descanso de al menos 9 horas, pero inferior a 11 horas;
- h) «período de descanso semanal»: el período semanal durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un «período de descanso semanal normal» o un «período de descanso semanal reducido»:
- «período de descanso semanal normal»: cualquier período de descanso de al menos 45 horas,
 - «período de descanso semanal reducido»: cualquier período de descanso inferior a 45 horas que, sujeto a las condiciones establecidas en el artículo 8, apartado 6, se puede reducir hasta un mínimo de 24 horas consecutivas;
- i) «semana»: el período de tiempo comprendido entre las 00.00 del lunes y las 24.00 del domingo;
- j) «tiempo de conducción»: el tiempo que dura la actividad de conducción registrada:
- automática o semiautomáticamente por un aparato de control tal como se define en el anexo I y en el anexo IB del Reglamento (CEE) n° 3821/85, o
 - manualmente de conformidad con el artículo 16, apartado 2, del Reglamento (CEE) n° 3821/85;
- k) «tiempo diario de conducción»: el tiempo acumulado total de conducción entre el final de un período de descanso diario y el principio del siguiente período de descanso diario o entre un período de descanso diario y un período de descanso semanal;
- l) «tiempo semanal de conducción»: el tiempo acumulado total de conducción durante una semana;
- m) «masa máxima autorizada»: la masa máxima admisible del vehículo dispuesto para la marcha, incluida la carga útil;
- n) «servicios regulares de viajeros»: los servicios nacionales e internacionales a los que se refiere el artículo 2 del Reglamento (CEE) n° 684/92 del Consejo, de 16 de marzo de 1992, por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses ⁽¹⁾;
- o) «conducción en equipo»: la situación en la que, durante cualquier período de conducción entre cualesquiera dos períodos consecutivos de descanso diario, o entre un período de descanso diario y un período de descanso semanal, haya al menos dos conductores en el vehículo que participen en la conducción. Durante la primera hora de conducción en equipo, la presencia de otro conductor o conductores es optativa, pero durante el período restante es obligatoria;

⁽¹⁾ DO L 74 de 20.3.1992, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Acta de adhesión de 2003.

- p) «empresa de transporte»: cualquier persona física o jurídica, o cualquier asociación o grupo de personas sin personalidad jurídica, con o sin ánimo de lucro, o cualquier organismo oficial, tanto si tiene personalidad jurídica propia como si depende de una autoridad que tenga dicha personalidad, cuya actividad sea el transporte por carretera, que actúe por cuenta de otro o por cuenta propia;
- q) «período de conducción»: el tiempo de conducción acumulado desde el momento en que un conductor empieza a conducir tras un período de descanso o una pausa hasta que toma un período de descanso o una pausa. El período de conducción puede ser continuado o interrumpido.

CAPÍTULO II

TRIPULACIÓN, TIEMPOS DE CONDUCCIÓN, PAUSAS Y PERÍODOS DE DESCANSO

Artículo 5

1. La edad mínima de los cobradores será de 18 años cumplidos.
2. La edad mínima de los ayudantes será de 18 años cumplidos. No obstante, cada Estado miembro podrá reducir la edad mínima de los ayudantes a 16 años cumplidos siempre que:
 - a) el transporte por carretera se efectúe dentro de un Estado miembro en un radio de acción de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación del vehículo, incluidos los términos municipales cuyo centro se encuentre en dicho radio;
 - b) sea con fines de formación profesional, y
 - c) se respeten los límites de las disposiciones nacionales en materia de empleo.

Artículo 6

1. El tiempo diario de conducción no será superior a nueve horas.

No obstante, el tiempo diario de conducción podrá ampliarse como máximo hasta 10 horas no más de dos veces durante la semana.

2. El tiempo de conducción semanal no superará las 56 horas y no implicará que se exceda el tiempo semanal de trabajo máximo, fijado en la Directiva 2002/15/CE.
3. El tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas no será superior a 90 horas.
4. Los tiempos diario y semanal de conducción incluirán todas las horas de conducción en el territorio comunitario o de un país tercero.

5. El conductor deberá registrar como «otro trabajo» cualquier período según se describe en el artículo 4, letra e), así como cualquier período en que conduzca un vehículo utilizado para operaciones comerciales que no entren dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, y deberá registrar cualesquiera otros períodos de «disponibilidad» según se define el artículo 15, apartado 3, letra c), del Reglamento (CEE) n° 3821/85, desde su último período de descanso diario o semanal. Este registro deberá introducirse manualmente en una hoja de registro o en una impresión o utilizando los recursos manuales de introducción de datos del equipo de registro.

Artículo 7

Tras un período de conducción de cuatro horas y media, el conductor hará una pausa ininterrumpida de al menos 45 minutos, a menos que tome un período de descanso.

Podrá sustituirse dicha pausa por una pausa de al menos 15 minutos seguida de una pausa de al menos 30 minutos, intercaladas en el período de conducción, de forma que se respeten las disposiciones del párrafo primero.

Artículo 8

1. Los conductores deberán tomar períodos de descanso diarios y semanales.
 2. Los conductores deberán haberse tomado un nuevo período de descanso diario en las 24 horas siguientes al final de su período de descanso diario o semanal anterior.
- Si la parte del período de descanso diario efectuada en las mencionadas 24 horas es superior a 9 horas, pero inferior a 11, ese período de descanso se considerará un período de descanso diario reducido.
3. Un período de descanso diario podrá ampliarse para transformarse en un período de descanso semanal normal o reducido.
 4. Los conductores no podrán tomarse más de tres períodos de descanso diario reducidos entre dos períodos de descanso semanales.

5. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, en caso de la conducción en equipo de un vehículo, los conductores deberán haberse tomado un nuevo período de descanso diario de al menos 9 horas en el espacio de 30 horas desde el final de su período de descanso diario o semanal anterior.

6. En el transcurso de dos semanas consecutivas el conductor tendrá que tomar al menos:

- dos períodos de descanso semanal normal, o
- un período de descanso semanal normal y un período de descanso semanal reducido de al menos 24 horas; no obstante, la reducción se compensará con un descanso equivalente tomado en una sola vez antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.

Un período de descanso semanal tendrá que comenzarse antes de que hayan concluido seis períodos consecutivos de 24 horas desde el final del anterior período de descanso semanal.

7. Los descansos tomados como compensación por un período de descanso semanal reducido deberán tomarse junto con otro período de descanso de al menos nueve horas.

8. Cuando el conductor elija hacerlo, los períodos de descanso diarios y los períodos de descanso semanales reducidos tomados fuera del centro de explotación de la empresa podrán efectuarse en el vehículo siempre y cuando éste vaya adecuadamente equipado para el descanso de cada uno de los conductores y esté estacionado.

9. Un período de descanso semanal que incida en dos semanas podrá computarse en cualquiera de ellas, pero no en ambas.

Artículo 9

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 8, el período de descanso diario normal de un conductor que acompañe un vehículo transportado por transbordador o tren podrá interrumpir este período de descanso dos veces como máximo para llevar a cabo otras actividades que no excedan en total de una hora. Durante el período de descanso diario normal, el conductor deberá tener acceso a una cama o litera.

2. Cualquier tiempo utilizado en viajar a un lugar para hacerse cargo de un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, o en volver de ese lugar, cuando el vehículo no se encuentre ni en el domicilio del conductor ni en el centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor, no se considerará como descanso o pausa excepto cuando el conductor se encuentre en un ferry o tren y tenga acceso a una litera.

3. Se considerará como «otro trabajo» el tiempo utilizado por un conductor en conducir un vehículo no comprendido en el ámbito de aplicación del presente Reglamento hasta o desde un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, cuando el vehículo no se encuentre ni en el domicilio del conductor ni en el centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor.

CAPÍTULO III

RESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE

Artículo 10

1. Las empresas de transporte no remunerarán a los conductores asalariados o que estén a su servicio, incluso mediante concesión de primas o incrementos salariales, en función de las distancias recorridas o del volumen de las mercancías transportadas, si dichas remuneraciones fueran de tal naturaleza que pudiesen comprometer la seguridad en carretera y/o fomentar las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento.

2. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores mencionados en el apartado 1 de tal manera que éstos puedan respetar las disposiciones del Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo y del capítulo II del presente Reglamento. Las empresas de transporte darán al conductor las instrucciones adecuadas y realizarán además controles regulares para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento (CEE) n° 3821/85 y en el capítulo II del presente Reglamento.

3. Las empresas de transporte tendrán responsabilidad por las infracciones cometidas por los conductores de esas empresas, aun cuando tales infracciones se hayan cometido en el territorio de otro Estado miembro o de un tercer país.

Sin perjuicio del derecho de los Estados miembros de asignar plena responsabilidad a las empresas de transporte, los Estados miembros pueden condicionar esta responsabilidad a la infracción cometida por la empresa de los apartados 1 y 2. Los Estados miembros podrán estudiar cualquier prueba que pueda demostrar que la empresa de transporte no puede considerarse razonablemente responsable de la infracción cometida.

4. Las empresas, los expedidores, transitarios, operadores turísticos, contratistas principales, subcontratistas y las agencias de colocación de conductores deberán garantizar que los horarios de transporte acordados contractualmente respetan el presente Reglamento.

5. a) Las empresas de transporte que utilicen vehículos dotados de aparatos de control con arreglo al anexo IB del Reglamento (CEE) n° 3821/85 y que entren dentro del campo de aplicación del presente Reglamento:

i) garantizarán que todos los datos sean transferidos de la unidad instalada en el vehículo y de la tarjeta de conductor con la regularidad prevista en el Estado miembro y que los datos pertinentes sean transferidos con mayor frecuencia para permitir que todas las actividades realizadas por o para esa empresa sean transferidas,

ii) garantizarán que todos los datos transferidos de la unidad instalada en el vehículo y de la tarjeta de conductor se conserven durante al menos doce meses después de su registro y que, en el caso de que así lo exija un inspector, tales datos sean accesibles directamente o a distancia, a partir de las instalaciones de la empresa.

b) A efectos del presente apartado, «transferencia» debe ser entendida conforme a la definición recogida en el anexo IB, capítulo I, letra s), del Reglamento (CEE) n° 3821/85.

c) El período máximo durante el cual los datos pertinentes deberán ser transferidos en los términos de la letra a) anterior, inciso i), deberá ser decidido por la Comisión de acuerdo con el procedimiento previsto en el artículo 24, apartado 2.

CAPÍTULO IV

EXCEPCIONES

Artículo 11

Un Estado miembro podrá prever pausas y períodos de descanso mínimos más largos o tiempos máximos de conducción más cortos que los fijados en los artículos 6 a 9 en caso de transporte por carretera efectuado íntegramente en su territorio. Los Estados miembros tendrán en cuenta al hacerlo los convenios colectivos o acuerdos pertinentes celebrados por los interlocutores sociales. No obstante, el presente Reglamento deberá seguir siendo aplicable a los conductores que participen en operaciones de transporte internacional.

Artículo 12

Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera, y con objeto de llegar a un punto de parada adecuado, el conductor podrá apartarse de los artículos 6 a 9 en la medida necesaria para garantizar la seguridad de las personas, del vehículo o de su carga. El conductor deberá señalar manualmente el motivo de la excepción en la hoja 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 punto de parada adecuado.

Artículo 13

1. Sin perjuicio de los objetivos establecidos en el artículo 1, cualquier Estado miembro podrá conceder excepciones a lo dispuesto en los artículos 5 a 9 y subordinar dichas excepciones a condiciones individuales en lo que se refiere a su territorio o, con la conformidad del Estado interesado, en lo que se refiere al territorio de otro Estado miembro, en relación con los transportes efectuados mediante:

- a) vehículos propiedad de las autoridades públicas, o alquilados sin conductor por éstas, utilizados para efectuar transportes por carretera que no compitan con transportistas profesionales;
- b) vehículos utilizados o alquilados sin conductor por empresas agrícolas, hortícolas, forestales, ganaderas o pesqueras para el transporte de mercancías dentro de un radio de hasta 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa en el marco de su propia actividad empresarial;
- c) los tractores agrícolas y los tractores forestales empleados en actividades agrícolas y forestales dentro de un radio de hasta 100 kilómetros del centro de explotación de la empresa que posee o arrienda el vehículo;
- d) vehículos o conjuntos de vehículos con una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados:
 - por proveedores del servicio universal en el sentido del artículo 2, punto 13, de la Directiva 97/67/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 1997, relativa a las normas comunes para el desarrollo del mercado interior de los servicios postales de la Comunidad y la mejora de la calidad del servicio ⁽¹⁾, para la entrega de envíos postales en el marco del servicio universal, o
 - que transporten material, equipos o maquinaria para uso del conductor en el ejercicio de su profesión.

Estos vehículos sólo serán utilizados dentro de un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa, siempre que la conducción de vehículos no constituya la actividad principal del conductor;

- 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;
- f) vehículos destinados al transporte de mercancías dentro de un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa y propulsados mediante gas natural o licuado o electricidad, cuya masa máxima autorizada, incluida la masa de los remolques o semirremolques, no sea superior a 7,5 toneladas;
- g) vehículos destinados al aprendizaje de la conducción y al examen para la obtención del permiso de conducción o de un certificado de aptitud profesional, siempre que no se utilicen para el transporte de personas o mercancías con fines comerciales;
- h) vehículos utilizados en el ámbito de los servicios de alcantarillado, de protección contra las inundaciones, de abastecimiento de agua y de mantenimiento de las redes de gas y de electricidad, de mantenimiento y control de carreteras, de recogida de basura a domicilio y de eliminación de residuos, servicios de telégrafos y teléfonos, de teledifusión y radiodifusión, de detección de receptores y transmisores de radio y televisión;
- i) vehículos con entre 10 y 17 asientos utilizados exclusivamente para el transporte no comercial de viajeros;
- j) vehículos especiales que transporten material de circo y atracciones de feria;
- k) vehículos móviles de exposición especialmente equipados cuya finalidad principal sea su utilización con fines educativos cuando están estacionados;
- l) vehículos utilizados para la recogida de leche en las granjas o que lleven a éstas recipientes de leche o productos lácteos destinados a la alimentación del ganado;
- m) vehículos especializados de transporte de fondos u objetos de valor;
- n) vehículos utilizados para el transporte de despojos o canales no destinados al consumo humano;
- o) vehículos utilizados exclusivamente en vías comprendidas en instalaciones como puertos, terminales de transporte combinado y terminales ferroviarias;
- p) vehículos utilizados para el transporte de animales vivos desde las granjas hasta los mercados locales y viceversa, o desde los mercados hasta los mataderos locales en un radio de hasta 50 kilómetros.

⁽¹⁾ DO L 15 de 21.1.1998, p. 14. Directiva modificada en último lugar por el Reglamento (CE) n° 1882/2003 (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

2. Los Estados miembros informarán a la Comisión de las excepciones establecidas en virtud del apartado 1 y ésta informará a los demás Estados miembros.

3. Sin perjuicio de los objetivos establecidos en el artículo 1 y siempre que se disponga una protección adecuada de los conductores, los Estados miembros podrán, previa aprobación de la Comisión, establecer en su territorio excepciones menores al presente Reglamento para los vehículos utilizados en zonas preestablecidas, con una densidad de población inferior a 5 personas por kilómetro cuadrado, en los casos siguientes:

- para los servicios nacionales regulares de transporte de viajeros cuyo horario esté confirmado por las autoridades (en cuyo caso sólo se permitirán excepciones referidas a las pausas), y
- para las operaciones de transporte por carretera nacional, por cuenta propia o ajena, que no tengan repercusión en el mercado único y sean necesarias para mantener determinados sectores de la industria en el territorio afectado y para las cuales las disposiciones derogatorias del presente Reglamento imponen un radio máximo de 100 kilómetros.

El transporte por carretera sujeto a estas excepciones puede incluir el trayecto a un área con densidad de población igual o superior a 5 personas por kilómetro cuadrado únicamente con el fin de concluir o iniciar un viaje. Todas estas medidas deberán de ser proporcionadas en su alcance y naturaleza.

Artículo 14

1. Sin perjuicio de los objetivos establecidos en el artículo 1, los Estados miembros, previa autorización de la Comisión, podrán establecer excepciones a lo dispuesto en los artículos 6 a 9 en lo que se refiere a los transportes efectuados en circunstancias excepcionales.

2. En casos de urgencia, los Estados miembros podrán establecer una excepción temporal que no exceda de treinta días y que se notificará inmediatamente a la Comisión.

3. La Comisión informará a los demás Estados miembros de cualquier excepción establecida con arreglo al presente artículo.

Artículo 15

Los Estados miembros velarán por que los conductores de los vehículos a los que se refiere el artículo 3, letra e), estén sujetos a una normativa nacional que proporcione una protección adecuada por lo que respecta a los tiempos de conducción permitidos y a las pausas y los períodos de descanso obligatorios.

CAPÍTULO V

PROCEDIMIENTOS DE CONTROL Y SANCIONES

Artículo 16

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

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

- b) los servicios regulares internacionales de transporte de viajeros de distancia no superior a 100 kilómetros cuyas terminales estén situadas a una distancia máxima de 50 kilómetros en línea recta de una frontera entre dos Estados miembros.

2. La empresa establecerá un horario y un registro de servicio en los que figuren, en relación con cada conductor, el nombre, el lugar en que está destinado y el horario establecido con antelación para varios períodos de conducción, otros trabajos, las pausas y la disponibilidad.

Cada conductor asignado a un servicio de los mencionados en el apartado 1 llevará un extracto del registro de servicio y una copia del horario de servicio.

3. El registro de servicio deberá:

- a) contener todas las indicaciones mencionadas en el apartado 2 para un período que comprenda al menos los 28 días anteriores; dichas indicaciones se actualizarán a intervalos regulares cuya duración no superará un mes;
- b) estar firmado por el director de la empresa de transporte o por su representante;
- c) conservarse en la empresa de transporte durante un año tras la expiración del período a que se refiera. La empresa de transporte deberá facilitar un extracto del registro de servicio a los conductores interesados que lo soliciten, y
- d) mostrarse o entregarse a cualquier inspector autorizado que lo solicite.

Artículo 17

1. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión, mediante el acta tipo prevista en la Decisión 93/173/CEE ⁽¹⁾, la información necesaria para que pueda redactar cada dos años un informe sobre la aplicación del presente Reglamento y del Reglamento (CEE) n° 3821/85 y sobre la evolución de la situación en los sectores correspondientes.

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

3. En el informe se indicará asimismo en qué medida se ha recurrido a las excepciones previstas en el artículo 13.

4. La Comisión remitirá el informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el plazo de los 13 meses siguientes al final del período de dos años mencionado.

⁽¹⁾ DO L 72 de 25.3.1993, p. 33.

Artículo 18

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para la aplicación del presente Reglamento.

Artículo 19

1. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento y del Reglamento (CEE) n° 3821/85 y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Dichas sanciones deberán ser eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias. Ninguna infracción del presente Reglamento y del Reglamento (CEE) n° 3821/85 será objeto de más de una sanción o procedimiento administrativo. Los Estados miembros notificarán a la Comisión estas medidas y las normas sobre sanciones antes de la fecha mencionada en el artículo 29, párrafo segundo. La Comisión informará a los Estados miembros en consecuencia.

2. Los Estados miembros permitirán a las autoridades competentes aplicar sanciones a una empresa o a un conductor por infracciones contra el presente Reglamento descubiertas en su territorio y para las que todavía no se haya impuesto ninguna sanción, aun cuando tales infracciones se hayan cometido en el territorio de otro Estado miembro o de un tercer país.

Con carácter de excepción, cuando se descubra una infracción:

- que no se haya cometido en el territorio del Estado miembro afectado, y
- que haya sido cometida por una empresa establecida en otro Estado miembro o por un conductor cuyo centro de trabajo se encuentre en otro Estado miembro o en un tercer país,

en lugar de imponer una sanción, los Estados miembros podrán, hasta el 1 de enero de 2009, notificar las circunstancias de la infracción a la autoridad competente del Estado miembro o del tercer país en que esté establecida la empresa o en el que se encuentre el centro de trabajo del conductor.

3. Cuando los Estados miembros inicien procesos o procedimientos administrativos o apliquen sanciones por una infracción concreta, deberán proporcionar por escrito al conductor las debidas pruebas de la infracción.

4. Los Estados miembros garantizarán que estará en vigor un sistema de sanciones proporcionadas, que podrán incluir sanciones de carácter económico, por infracción del presente Reglamento o del Reglamento (CEE) n° 3821/85 por parte de empresas o expedidores, transitarios, operadores turísticos, contratistas principales, subcontratistas y agencias de colocación de conductores.

Artículo 20

1. El conductor conservará todas las pruebas que le haya suministrado el Estado miembro respecto a las sanciones impuestas o a la iniciación de procesos o procedimientos administrativos durante el tiempo necesario para que esa misma infracción del presente Reglamento no pueda ya dar

lugar a un segundo proceso o procedimiento administrativo o a una segunda sanción de conformidad con las disposiciones del presente Reglamento.

2. El conductor presentará las pruebas a que se refiere el apartado 1 cuando le sean requeridas.

3. El conductor que trabaje al servicio de varias empresas de transporte deberá facilitar a cada una de ellas información suficiente que le permita cumplir las disposiciones del capítulo II.

Artículo 21

Para enfrentarse a los casos en que un Estado miembro considere que ha existido una infracción del presente Reglamento, que por su carácter pueda claramente poner en peligro la seguridad en la carretera, se deberá habilitar a la autoridad competente pertinente para proceder a la inmovilización del vehículo hasta que se haya subsanado la causa de la infracción. Los Estados miembros podrán obligar al conductor a tomar el período diario de descanso. Asimismo, los Estados miembros, cuando sea preciso, podrán retirar, suspender o restringir la autorización de una empresa, si ésta está establecida en dicho Estado miembro, o retirar, suspender o restringir el permiso de conducción de un conductor. La Comisión, de conformidad con el artículo 24, apartado 2, elaborará directrices, a fin de fomentar una aplicación armonizada del presente artículo.

Artículo 22

1. Los Estados miembros se prestarán asistencia mutua a los fines de la aplicación del presente Reglamento y del control correspondiente

2. Las autoridades competentes de los Estados miembros intercambiarán periódicamente toda la información disponible relativa a:

- a) las infracciones de las normas establecidas en el capítulo II cometidas por no residentes y cualquier sanción impuesta por causa de las mismas;
- b) las sanciones aplicadas por un Estado miembro a sus residentes por causa de infracciones de dicho tipo cometidas en otros Estados miembros.

3. Los Estados miembros deberán enviar regularmente la información pertinente en relación con la interpretación y aplicación nacionales de las disposiciones del presente Reglamento a la Comisión, que pondrá esta información a disposición de los demás Estados miembros en soporte electrónico.

4. La Comisión apoyará el diálogo entre los Estados miembros sobre la interpretación y aplicación nacional del presente Reglamento mediante el Comité a que se refiere el artículo 24, apartado 1.

Artículo 23

La Comunidad entablará con los terceros países las negociaciones necesarias para la aplicación del presente Reglamento.

Artículo 24

1. La Comisión estará asistida por el Comité creado en virtud del artículo 18, apartado 1, del Reglamento (CEE) n° 3821/85.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 3 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.
3. El Comité aprobará su reglamento interno.

Artículo 25

1. A petición de un Estado miembro, o por iniciativa propia, la Comisión:
 - a) examinará los casos específicos en que surjan diferencias en la aplicación y ejecución de las disposiciones del presente Reglamento y en particular lo relativo a los tiempos de conducción, pausas y períodos de descanso;
 - b) clarificará las disposiciones del presente Reglamento con objeto de promover un enfoque común.
2. En los casos a que se refiere el apartado 1, la Comisión tomará una decisión sobre un enfoque recomendado de conformidad con el procedimiento recogido en el artículo 24, apartado 2. La Comisión comunicará su decisión al Parlamento Europeo, al Consejo y a los Estados miembros.

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 26

El Reglamento (CEE) n° 3821/85 queda modificado de la manera siguiente:

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

«Artículo 2

A los efectos del presente Reglamento, serán de aplicación las definiciones que recoge el artículo 4 del Reglamento (CE) n° 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° 3821/85 y (CE) n° 2135/98 del Consejo (*).

(*) DO L 102 de 11.4.2006, p. 1»

- 2) El artículo 3, apartados 1, 2 y 3, se sustituye por el texto siguiente:

«1. El aparato de control se instalará y utilizará en los vehículos destinados al transporte por carretera de viajeros o de mercancías, matriculados en un Estado miembro, con excepción de los vehículos contemplados en el artículo 3 del Reglamento (CE) n° 561/2006. Los vehículos contemplados en el artículo 16, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 561/2006 y los vehículos que estuvieran excluidos del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) n° 3820/85, pero que ya no lo están

según el Reglamento (CE) n° 561/2006, tendrán hasta el 31 de diciembre de 2007 para dar cumplimiento a este requisito.

2. Los Estados miembros podrán eximir del cumplimiento del presente Reglamento a los vehículos a que se refiere el artículo 13, apartados 1 y 3, del Reglamento (CE) n° 561/2006.

3. Previa autorización de la Comisión, los Estados miembros podrán eximir del cumplimiento del presente Reglamento a los vehículos utilizados para las operaciones de transporte a que se refiere el artículo 14 del Reglamento (CE) n° 561/2006.».

- 3) El artículo 14, apartado 2, se sustituye por el texto siguiente:

«2. La empresa conservará debidamente las hojas de registro y las impresiones, cuando se hayan realizado impresiones de conformidad con el artículo 15, apartado 1, en orden cronológico y en forma legible durante un año por lo menos después de su utilización y facilitará una copia de las mismas a los conductores interesados que así lo soliciten. Las empresas también entregarán a los conductores interesados que así lo soliciten copias de los datos transferidos de las tarjetas de conductor y las versiones impresas de dichas copias. Las hojas de registro, las impresiones y los datos transferidos deberán presentarse o entregarse a cualquier inspector autorizado que lo solicite.».

- 4) El artículo 15 se modifica como sigue:

— se añade un quinto párrafo al apartado 1:

«En caso de deterioro o mal funcionamiento de la tarjeta de conductor o en caso de que no obre en poder de éste, el conductor deberá:

a) realizar una impresión, al inicio del viaje, de los detalles del vehículo que conduce, en la que incluirá:

i) datos que permitan identificar al conductor (nombre y apellidos, tarjeta de conductor o número de permiso de conducción), su firma, y

ii) los períodos a que se hace referencia en el apartado 3, segundo guión, letras a), b) y c);

b) realizar una impresión, al final del viaje, con los datos relativos a los períodos de tiempo registrados por el aparato de control, registrar todos los períodos de otros trabajos, disponibilidad y descanso transcurridos desde que se realizó la impresión al comienzo del viaje, cuando no estén registrados por el tacógrafo, e indicar en dicho documento datos que permitan identificar al conductor (nombre y apellidos, tarjeta de conductor o número de permiso de conducción), y la firma del conductor.»;

- el apartado 2, párrafo segundo, se sustituye por el siguiente texto:

«Cuando, como consecuencia de su alejamiento del vehículo, el conductor no pueda utilizar el aparato instalado en él, los períodos de tiempo a que se refiere el apartado 3, segundo guión, letras b), c) y d), deberán:

- a) cuando el vehículo esté equipado con un aparato de control de conformidad con el anexo I, consignarse de forma legible y sin manchar las hojas, a mano, automáticamente o por otros medios, o
- b) cuando el vehículo esté equipado con un aparato de control de conformidad con el anexo IB, consignarse en la tarjeta de conductor utilizando el dispositivo de introducción manual previsto en el aparato de control.

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

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

- «b) “otro trabajo”, definido como cualquier actividad que no sea conducir, según la definición del artículo 3, letra a), de la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera (*), así como todo trabajo para el mismo o para otro empresario del sector del transporte o de otro sector, y que tendrá que registrarse con el signo .
- c) “disponibilidad”, tal como se encuentra definida en el artículo 3, letra b), de la Directiva 2002/15/CE, que tendrá que registrarse con el signo .

(*) DO L 80 de 23.3.2002, p. 35.’

- el apartado 4 se suprime;
- el apartado 7 se sustituye por el texto siguiente:

«7. a) Cuando el conductor conduzca un vehículo dotado con aparato de control de conformidad con el anexo I, el conductor deberá estar en condiciones de presentar, siempre que lo solicite un inspector:

- i) las hojas de registro de la semana en curso y las utilizadas por el conductor en los 15 días anteriores,
- ii) la tarjeta de conductor si posee una, y

- iii) cualquier registro manual e impresión realizada durante la semana en curso y los 15 días anteriores conforme a lo dispuesto por el presente Reglamento y el Reglamento (CE) n° 561/2006.

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

b) cuando el conductor conduzca un vehículo dotado con un aparato de control de conformidad con el anexo IB, el conductor deberá estar en condiciones de presentar, siempre que lo solicite un inspector:

- i) la tarjeta de conductor si posee una,
- ii) cualquier registro manual e impresión realizada durante la semana en curso y los 15 días anteriores conforme a lo dispuesto por el presente Reglamento y el Reglamento (CE) n° 561/2006, y
- iii) las hojas de registro correspondientes al mismo período a que se refiere el párrafo anterior, durante el cual condujo un vehículo dotado con equipo de control de conformidad con el anexo I.

No obstante, después del 1 de enero de 2008, los períodos a que se refiere el anterior inciso ii) abarcarán el día en curso y los 28 días anteriores.

c) Un inspector autorizado de control podrá verificar el cumplimiento del Reglamento (CE) n° 561/2006 mediante un análisis de las hojas de registro, de los datos mostrados o impresos registrados por el aparato de control o en la tarjeta de conductor o, a falta de lo anterior, al analizar cualquier otro documento acreditativo que justifique el incumplimiento de una disposición, como los previstos en el artículo 16, apartados 2 y 3.».

Artículo 27

El Reglamento (CE) n° 2135/98 se modifica como sigue:

- 1) El artículo 2, apartado 1, letra a), se sustituye por el siguiente texto:

«1. a) A partir del vigésimo día de la publicación del Reglamento (CE) n° 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° 3821/85 y (CE) n° 2135/98 del Consejo (*), los vehículos que se pongan en circulación por primera vez deberán estar equipados con un aparato de control conforme a los requisitos del anexo IB del Reglamento (CEE) n° 3821/85.

(*) DO L 102 de 11.4.2006, p. 1.»

2) El artículo 2, apartado 2, se sustituye por el siguiente texto:

«2. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para poder expedir las tarjetas de conductor a más tardar a los veinte días de la publicación del Reglamento (CE) n° 561/2006.».

Artículo 28

Queda derogado el Reglamento (CEE) n° 3820/85 y sustituido por el presente Reglamento.

No obstante, el artículo 5, apartados 1, 2 y 4, del Reglamento (CEE) n° 3820/85 seguirá aplicándose hasta las fechas establecidas en el artículo 15, apartado 1, de la Directiva 2003/59/CE.

Artículo 29

El presente Reglamento entrará en vigor el 11 de abril de 2007, a excepción del artículo 10, apartado 5, del artículo 26, apartados 3 y 4, y del artículo 27, que entrarán en vigor el 1 de mayo de 2006.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Estrasburgo, el 15 de marzo de 2006.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

J. BORRELL FONTELLES

Por el Consejo

El Presidente

H. WINKLER

I

(Actos legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO (UE) N° 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° 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n° 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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 91,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

(1) El Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo ⁽³⁾ establece una serie de disposiciones sobre la fabricación, instalación, utilización y ensayo de los tacógrafos. Dicho Reglamento ha sido modificado sustancialmente en varias

ocasiones. Procede, por lo tanto, simplificar y reestructurar sus principales disposiciones en beneficio de una mayor claridad.

(2) La experiencia ha demostrado que para garantizar la eficacia y eficiencia del sistema de tacógrafo, determinados elementos técnicos y procedimientos de control deben mejorarse.

(3) Determinados vehículos están exentos de las disposiciones del Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾. Por motivos de coherencia, ha de ser posible excluir también a dichos vehículos del ámbito de aplicación del presente Reglamento.

(4) Los tacógrafos deben instalarse en los vehículos a los que se aplica el Reglamento (CE) n° 561/2006. Se debe excluir a determinados vehículos del ámbito de aplicación de dicho Reglamento, para introducir cierta flexibilidad, en particular en el caso de los vehículos de masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados para transportar materiales, equipos o maquinaria para uso del conductor en el ejercicio de su profesión, y que solo se utilicen en un radio de 100 kilómetros desde el centro de explotación de la empresa, a condición de que la conducción de tales vehículos no constituya la actividad principal del conductor. Para garantizar la coherencia entre las exenciones pertinentes establecidas en el Reglamento (CE) n° 561/2006 y reducir la carga administrativa que soportan las empresas de transporte, respetando al mismo tiempo los objetivos de dicho Reglamento, procede revisar determinadas distancias máximas establecidas en dichas exenciones.

⁽¹⁾ DO C 43 de 15.2.2012, p. 79.

⁽²⁾ Posición del Parlamento Europeo de 3 de julio de 2012 (DO C 349 E de 29.11.2013, p. 105) y Posición del Consejo en primera lectura de 15 de noviembre de 2013 (DO C 360 de 10.12.2013, p. 66). Posición del Parlamento Europeo de 15 de enero de 2014 (no publicada aún en el Diario Oficial).

⁽³⁾ Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DO L 370 de 31.12.1985, p. 8).

⁽⁴⁾ Reglamento (CE) n° 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° 3821/85 y (CE) n° 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

- (5) La Comisión considerará la ampliación del período de validez del adaptador para los vehículos de las categorías M1 y N1 hasta 2015 y, estudiará más a fondo una solución a largo plazo para los vehículos de las categorías M1 y N1 antes de 2015.
- (6) La Comisión debe estudiar la posibilidad de incluir sensores de peso en los vehículos pesados de transporte de mercancías y evaluar la capacidad de dichos sensores para contribuir a mejorar el cumplimiento de la normativa de transporte por carretera.
- (7) A fin de respaldar la labor de los controladores, el uso de tacógrafos conectados a un sistema mundial de navegación por satélite constituye un medio adecuado y rentable de registro automático de la posición de un vehículo en determinados puntos durante el período de trabajo diario, por lo que debe regularse.
- (8) En su sentencia en el asunto C-394/92, *Michielsen y Geybels Transport Service* ⁽¹⁾, el Tribunal de Justicia definió el concepto de «período de trabajo diario», definición a la luz de la cual las autoridades de control deben interpretar las disposiciones del presente Reglamento. El «período de trabajo diario» comienza en el momento en que, después de un período de descanso semanal o diario, el conductor enciende el tacógrafo o, en el caso de que se fraccione el descanso diario, al final de un período de descanso de duración no inferior a nueve horas. Termina al inicio de un período de descanso diario o, en caso de que el período de descanso diario esté dividido en subperíodos, al inicio de un período de descanso que se extienda durante un mínimo de nueve horas consecutivas.
- (9) La Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾ obliga a los Estados miembros a realizar un número mínimo de controles en carretera. La comunicación a distancia entre el tacógrafo y las autoridades de control, con fines de control en carretera, facilita una mayor selectividad de este tipo de controles, permitiendo reducir la carga administrativa que suponen los controles aleatorios sobre las empresas de transporte, y debe, por lo tanto, regularse.
- (10) Los sistemas de transporte inteligentes (STI) pueden ayudar a afrontar los retos de la política europea de transporte, como el incremento de los volúmenes de transporte por carretera y la congestión, y el aumento del consumo de energía. En consecuencia, se han de proveer interfaces normalizadas para los tacógrafos que garanticen su interoperabilidad con las aplicaciones STI.
- (11) Se debe dar prioridad al desarrollo de aplicaciones que ayuden al conductor a interpretar los datos registrados en el tacógrafo a fin de que pueda cumplir con la legislación social.
- (12) La seguridad del tacógrafo y su sistema es esencial para la fiabilidad de los datos generados por estos. Por consiguiente, los fabricantes deben diseñar, ensayar y revisar continuamente los tacógrafos en todo su ciclo de vida, con el fin de prevenir, detectar y mitigar las vulneraciones de la seguridad.
- (13) Los ensayos de campo de los tacógrafos que no estén aún homologados permiten probar esos aparatos en situaciones reales antes de su generalización, posibilitando procesos de mejora más rápidos. Por consiguiente, procede autorizar los ensayos de campo, a condición de que se vigilen y controlen eficazmente la participación en los mismos y la observancia del Reglamento (CE) n° 561/2006.
- (14) Habida cuenta de la importancia de mantener el nivel de seguridad más elevado posible, la expedición de los certificados de seguridad debe corresponder a un organismo de certificación reconocido por el Comité de Gestión en el marco del Acuerdo de reconocimiento mutuo de los certificados de evaluación de la seguridad de las tecnologías de la información del Grupo de altos funcionarios sobre seguridad de los sistemas de información (SOG-IS).
- En el contexto de las relaciones internacionales con terceros países, la Comisión no debe reconocer a ningún organismo de certificación a efectos del presente Reglamento salvo que el organismo de que se trate ofrezca condiciones de evaluación de la seguridad equivalentes a las previstas en el mencionado Acuerdo de reconocimiento mutuo. A este respecto hay que basarse en el asesoramiento del Comité de Gestión.
- (15) Los instaladores y talleres desempeñan un importante papel en la seguridad de los tacógrafos. Procede, por lo tanto, establecer una serie de requisitos mínimos a efectos de su fiabilidad y de su autorización y auditoría. Además, los Estados miembros deben adoptar medidas adecuadas con el fin de garantizar que se eviten los conflictos de intereses entre instaladores o talleres y empresas de transporte. Ninguna disposición del presente Reglamento impide que los Estados miembros garanticen su autorización, control y certificación, mediante los procedimientos establecidos en el Reglamento (CE) n° 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾, siempre que se cumplan los requisitos mínimos previstos en el presente Reglamento.
- (16) Para garantizar un examen y control más eficaces de las tarjetas de conductor, y facilitar los cometidos de los controladores, se debe establecer registros electrónicos nacionales y tomar medidas para interconectarlos.

⁽¹⁾ Recopilación de la Jurisprudencia 1994, página I-2497.

⁽²⁾ 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° 3820/85 y (CEE) n° 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).

⁽³⁾ Reglamento (CE) n° 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n° 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

- (17) Para la comprobación de la autenticidad de las tarjetas de conductor, los Estados miembros deben recurrir a procedimientos como los previstos en la Recomendación 2010/19/UE de la Comisión ⁽¹⁾.
- (18) Se tomará en consideración la situación especial en la que un Estado miembro debería poder conceder al conductor que no tenga su residencia habitual en un Estado miembro o en un país que sea Parte contratante en el Acuerdo europeo sobre trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera de 1 de julio de 1970 (Acuerdo AETR) una tarjeta de conductor temporal y no renovable. En tales casos, los Estados miembros de que se trate deben aplicar plenamente las disposiciones pertinentes del presente Reglamento.
- (19) Además, un Estado miembro debe tener la posibilidad de expedir tarjetas de conductor a los conductores residentes en su territorio, incluso cuando los Tratados no se apliquen en determinadas parte del mismo. En tales casos, los Estados miembros de que se trate deben aplicar plenamente las disposiciones pertinentes del presente Reglamento.
- (20) Los controladores se encuentran constantemente en dificultades como consecuencia de los cambios introducidos en los tacógrafos y las nuevas técnicas de manejo de los mismos. Con objeto de garantizar un control más eficaz y armonizado en toda la Unión Europea, se debe adoptar una metodología común para la formación inicial y permanente de los controladores.
- (21) El registro de datos por parte del tacógrafo, así como por tecnologías objeto de desarrollo para el registro de los datos de posición, la comunicación a distancia y la interfaz con los sistemas de transporte inteligentes, implicarán el tratamiento de datos personales. Procede, por lo tanto, aplicar la normativa de la Unión pertinente, en particular, la establecida en la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾ y la Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾.
- (22) Con el fin de permitir una competencia leal en el desarrollo de las aplicaciones relacionadas con el tacógrafo, los derechos de propiedad intelectual y patentes relacionados con la transmisión de datos al tacógrafo o a partir de él deben estar disponibles para todos exentos del pago de derechos de autor.
- (23) Cuando proceda, los datos intercambiados durante la comunicación con las autoridades de control en los Estados miembros deben cumplir con las normas internacionales pertinentes, como por ejemplo la serie de normas relacionadas con las comunicaciones especializadas de corto alcance establecidas por el Comité Europeo de Normalización.
- (24) Para garantizar una competencia leal en el mercado interior del transporte por carretera y enviar un mensaje claro a los conductores y a las empresas de transporte, los Estados miembros deben imponer, de conformidad con las categorías de infracciones definidas en la Directiva 2006/22/CE, sanciones eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias, sin perjuicio del principio de subsidiariedad.
- (25) Los Estados miembros deben garantizar que la selección de los vehículos para el control se lleve a cabo sin discriminación por motivos de nacionalidad del conductor o del país de matriculación o de puesta en circulación del vehículo industrial.
- (26) En beneficio de una aplicación clara, efectiva, proporcionada y uniforme de la legislación social en el sector del transporte por carretera, las autoridades de los Estados miembros deben aplicar las normas de manera uniforme.
- (27) Cada Estado miembro debe informar a la Comisión de toda averiguación que haga en relación con la disponibilidad de dispositivos o instalaciones fraudulentos para manipular el tacógrafo, incluidas las ofertadas a través de internet, y la Comisión debe informar de dichas averiguaciones a todos los demás Estados miembros.
- (28) La Comisión ha de seguir manteniendo su servicio de asistencia técnica en internet que permita a los conductores, empresas de transporte, autoridades de control e instaladores, talleres y fabricantes de vehículos autorizados plantear cuestiones y dudas relacionadas con el tacógrafo digital, en particular en relación con nuevos tipos de manipulación o fraude.
- (29) En virtud de las adaptaciones introducidas en el Acuerdo AETR, el uso del tacógrafo digital ha adquirido carácter obligatorio para los vehículos matriculados en terceros países que hayan firmado el Acuerdo AETR. Dado que a dichos países les conciernen directamente los cambios introducidos por el presente Reglamento en los tacógrafos, deben poder participar en un diálogo sobre cuestiones técnicas, incluidas las relacionadas con el sistema de intercambio de información sobre las tarjetas de conductor y las tarjetas de taller. Procede, por lo tanto, crear un Foro del Tacógrafo.

⁽¹⁾ Recomendación 2010/19/UE de la Comisión, de 13 de enero de 2010, relativa al intercambio seguro de datos electrónicos entre los Estados miembros a fin de comprobar la unicidad de las tarjetas de conductor que expiden (DO L 9 de 14.1.2010, p. 10).

⁽²⁾ Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos (DO L 281 de 23.11.1995, p. 31).

⁽³⁾ Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2002, relativa al tratamiento de los datos personales y a la protección de la intimidad en el sector de las comunicaciones electrónicas (Directiva sobre la privacidad y las comunicaciones electrónicas) (DO L 201 de 31.7.2002, p. 37).

- (30) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución en relación con los requisitos, las funciones de visualización y advertencia y la homologación de tacógrafos, y con las disposiciones de desarrollo sobre tacógrafos inteligentes; los procedimientos que deberán seguirse en la realización de ensayos de campo y los formularios que se utilizarán para el seguimiento de los mismos; el formulario normalizado para justificar por escrito la retirada del precintado; los procedimientos comunes y las especificaciones necesarias para la interconexión de registros electrónicos, y la metodología en la que se especifique el contenido de la formación inicial y la formación continua de los controladores. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾.
- (31) Los actos de ejecución adoptados a los efectos del presente Reglamento en sustitución de las disposiciones del anexo I B del Reglamento (CEE) n° 3821/85 y de otras medidas de ejecución deben establecerse a más tardar el 2 de marzo de 2016. No obstante, en caso de que por cualquier motivo no se hayan adoptado a tiempo dichos actos de ejecución, habrá de garantizarse la continuidad necesaria a través de medidas transitorias.
- (32) La Comisión no debe adoptar los actos de ejecución mencionados en el presente Reglamento si el Comité a que se refiere el presente Reglamento no emite un dictamen sobre el proyecto de acto de ejecución presentado por la Comisión.
- (33) En el contexto de la aplicación del Acuerdo AETR, las referencias al Reglamento (CEE) n° 3821/85 deben entenderse como referencias al presente Reglamento. La Unión considerará las gestiones que deberá realizar en la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas con el fin de garantizar la necesaria coherencia entre el presente Reglamento y el Acuerdo AETR.
- (34) El Supervisor Europeo de Protección de Datos fue consultado de conformidad con el artículo 28, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾ y emitió un dictamen el 5 de octubre de 2011 ⁽³⁾.
- (35) Debe, por lo tanto, derogarse el Reglamento (CEE) n° 3821/85.

⁽¹⁾ Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

⁽²⁾ Reglamento (CE) n° 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos (DO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

⁽³⁾ DO C 37 de 10.2.2012, p. 6.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

PRINCIPIOS, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y REQUISITOS

Artículo 1

Objeto y principios

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° 561/2006, la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾ y la Directiva 92/6/CEE del Consejo ⁽⁵⁾.

Los tacógrafos se atenderán a lo prescrito en el presente Reglamento por lo que se refiere a su fabricación, instalación, utilización y ensayo.

2. El presente Reglamento establece las condiciones y requisitos con arreglo a los cuales la información y los datos, distintos de los datos personales, registrados, tratados o almacenados por los tacógrafos a que hace referencia el artículo 2 pueden utilizarse con fines distintos de la comprobación de la observancia de los actos mencionados en el apartado 1.

Artículo 2

Definiciones

1. A los efectos del presente Reglamento, serán de aplicación las definiciones contenidas en el artículo 4 del Reglamento (CE) n° 561/2006.

2. Además de las definiciones mencionadas en el apartado 1, serán de aplicación a los efectos del presente Reglamento las siguientes definiciones:

- a) «tacógrafo» o «aparato de control»: el aparato destinado a ser instalado en vehículos de carretera para visualizar, registrar, imprimir, almacenar y enviar automática o semiautomáticamente datos acerca de la marcha, incluida la velocidad, de dichos vehículos, de conformidad con el artículo 4, apartado 3, así como determinados períodos de actividad de sus conductores;
- b) «unidad instalada en el vehículo»: el tacógrafo, con exclusión del sensor de movimiento y los cables que conectan este último. Puede tratarse de una sola unidad o de varias repartidas por el vehículo, a condición de que cumplan los requisitos de seguridad del presente Reglamento; la unidad instalada en el vehículo incluye, entre otras cosas, una unidad de proceso, una memoria de datos, una función de medición de la hora, dos dispositivos de interfaz para tarjeta inteligente para el conductor y segundo conductor, una impresora, una pantalla, conectores y accesorios para la introducción de datos por el usuario;

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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).

- c) «sensor de movimiento»: la parte del tacógrafo que produce una señal representativa de la velocidad del vehículo y/o la distancia recorrida;
- d) «tarjeta de tacógrafo»: una tarjeta inteligente utilizada con el tacógrafo que permite la identificación por dicho tacógrafo de la función de quien la posee, así como la transferencia y almacenamiento de datos;
- e) «hoja de registro»: la hoja concebida para recibir y conservar datos registrados que se coloca en un tacógrafo analógico, y en la cual los dispositivos marcadores de dicho tacógrafo inscriben de manera ininterrumpida la información que procede consignar;
- f) «tarjeta de conductor»: una tarjeta de tacógrafo expedida por las autoridades de un Estado miembro a un conductor concreto, que identifica a este último y permite almacenar los datos de su actividad;
- g) «tacógrafo analógico»: tacógrafo que emplea una hoja de registro de conformidad con el presente Reglamento;
- h) «tacógrafo digital»: tacógrafo que emplea una tarjeta de tacógrafo de conformidad con el presente Reglamento;
- i) «tarjeta de control»: una tarjeta de tacógrafo expedida por las autoridades de un Estado miembro a una autoridad nacional de control competente, que identifica a dicho organismo y, de manera opcional, también al controlador, y que permite acceder a la información almacenada en la memoria de datos o en las tarjetas de conductor y, de manera opcional, en las tarjetas de taller con fines de lectura, impresión y/o transferencia de datos;
- j) «tarjeta de empresa»: una tarjeta de tacógrafo expedida por las autoridades de un Estado miembro a favor de una empresa de transporte que necesita utilizar vehículos equipados de tacógrafo, que identifica a dicha empresa de transporte y permite visualizar, transferir e imprimir los datos almacenados en los tacógrafos, y bloqueado por tal empresa;
- k) «tarjeta de taller»: una tarjeta de tacógrafo expedida por las autoridades de un Estado miembro a personal designado de un fabricante o instalador de tacógrafos, fabricante de vehículos o taller aprobado por dicho Estado miembro, que identifica a su titular y le permite el ensayo, calibración y activación de tacógrafos y/o transferencia de datos de estos;
- l) «activación»: la fase en que el tacógrafo pasa a ser totalmente operativo y realiza todas sus funciones, incluidas las de seguridad, mediante el uso de una tarjeta de taller;
- m) «calibrado» del tacógrafo digital: la actualización o confirmación de los parámetros del vehículo, incluidas la identificación y las características del vehículo, que han de guardarse en la memoria de datos mediante el uso de una tarjeta de taller;
- n) «transferencia» desde un tacógrafo digital: la copia, junto con la firma digital, de una parte o de la totalidad de un conjunto de ficheros de datos registrados en la memoria de datos de la unidad instalada en el vehículo o en la memoria de una tarjeta de tacógrafo, siempre que dicho tratamiento no altere ni suprima ningún dato almacenado;
- o) «incidente»: operación anormal detectada por el tacógrafo digital que puede deberse a un intento de fraude;
- p) «fallo»: operación anormal detectada por el tacógrafo digital que puede deberse a un mal funcionamiento o una deficiencia de los aparatos;
- q) «instalación»: montaje de un tacógrafo en un vehículo;
- r) «tarjeta no válida»: una tarjeta que está defectuosa, que no ha superado la autenticación inicial, que no ha alcanzado todavía la fecha de comienzo de validez o que ha sobrepasado la fecha de caducidad;
- s) «control periódico»: conjunto de operaciones con las que se comprueba que el tacógrafo funciona correctamente, que sus valores de ajuste corresponden a los parámetros del vehículo y que no hay dispositivos de manipulación integrados en el tacógrafo;
- t) «reparación»: cualquier reparación de un sensor de movimiento o de una unidad instalada en el vehículo que requiera la desconexión de su suministro de energía, o su desconexión de los componentes de otro tacógrafo, o la apertura del sensor de movimiento o de la unidad instalada en el vehículo;
- u) «homologación»: proceso de certificación, por parte de un Estado miembro, con arreglo al artículo 13, de que el tacógrafo, sus correspondientes componentes o la tarjeta de tacógrafo que vayan a comercializarse cumplen los requisitos del presente Reglamento;
- v) «interoperabilidad»: la capacidad de los sistemas y de los procesos subyacentes para intercambiar datos y compartir información;
- w) «interfaz»: dispositivo entre sistemas que facilita los medios de comunicación a través de los cuales pueden conectarse y actuar entre sí;
- x) «medición de la hora»: un registro digital permanente de la fecha y la hora del tiempo universal coordinado (UTC);
- y) «ajuste de la hora»: un ajuste automático de la hora actual a intervalos regulares y con un máximo de tolerancia de un minuto o un ajuste efectuado durante el calibrado;

z) «norma abierta»: una norma que figura en un documento de especificación de la norma que está disponible sin contrapartida financiera o por una contrapartida simbólica, que cualquier persona puede copiar, distribuir o utilizar gratuitamente o por un precio simbólico.

Artículo 3

Ámbito de aplicación

1. Se instalará y utilizará un tacógrafo a bordo de los vehículos matriculados en un Estado miembro que se destinen al transporte por carretera de viajeros o mercancías y estén incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 561/2006.

2. Los Estados miembros podrán eximir de la aplicación del presente Reglamento a los vehículos a que se refieren el artículo 13, apartados 1 y 3, del Reglamento (CE) n° 561/2006.

3. Los Estados miembros podrán eximir de la aplicación del presente Reglamento a los vehículos utilizados para las operaciones de transporte a las que se haya concedido una excepción de conformidad con el artículo 14, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 561/2006.

Los Estados miembros podrán eximir de la aplicación del presente Reglamento a los vehículos utilizados para las operaciones de transporte a las que se haya concedido una excepción de conformidad con el artículo 14, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 561/2006. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

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.

5. Por lo que respecta a los transportes nacionales, los Estados miembros podrán requerir la instalación y utilización de tacógrafos acordes con el presente Reglamento en cualquiera de los vehículos en que su instalación y utilización no sean obligatorias por otro concepto en aplicación del apartado 1.

Artículo 4

Requisitos y datos que han de registrarse

1. Los tacógrafos, incluidos los componentes externos, las tarjetas de tacógrafo y las hojas de registro cumplirán estrictos requisitos técnicos y de otro tipo para permitir la adecuada aplicación del presente Reglamento.

2. El tacógrafo y las tarjetas de tacógrafo cumplirán los siguientes requisitos.

Tendrán que:

— registrar datos relativos al conductor, a la actividad del conductor y al vehículo que sean exactos y fiables,

— ser seguros, garantizando, en particular, la integridad y el origen de la fuente de los datos registrados por, y extraídos de, las unidades instaladas en el vehículo y los sensores de movimiento,

— ser interoperables entre las distintas generaciones de unidades instaladas en los vehículos y de tarjetas de tacógrafo,

— permitir una comprobación eficiente del cumplimiento del presente Reglamento y de otros actos jurídicos aplicables,

— ser de fácil utilización.

3. Los tacógrafos digitales registrarán los siguientes datos:

a) distancia recorrida y velocidad del vehículo;

b) medida del tiempo;

c) posición de los puntos a los que se refiere el artículo 8, apartado 1;

d) identidad del conductor;

e) actividad del conductor;

f) datos relativos al control, calibrado y reparación del tacógrafo, incluida la identidad del taller;

g) incidentes y fallos.

4. Los tacógrafos analógicos registrarán al menos los datos indicados en el apartado 3, letras a), b) y e).

5. El acceso a los datos almacenados en el tacógrafo y en la tarjeta de tacógrafo podrá concederse en cualquier momento a:

a) las autoridades de control competentes;

b) la empresa de transporte de que se trate, de manera que pueda cumplir con sus obligaciones jurídicas, establecidas en particular en los artículos 32 y 33.

6. La transferencia de datos se realizará con la mínima demora para las empresas de transporte o para los conductores.

7. Los datos registrados por el tacógrafo que puedan transmitirse al tacógrafo o a partir de él, ya sea de forma inalámbrica o electrónica, revestirán la forma de protocolos accesibles al público, tal como se definan en normas abiertas.

8. Para garantizar que los tacógrafos y las tarjetas de tacógrafo cumplen los principios y requisitos del presente Reglamento, en particular los del presente artículo, la Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, las disposiciones específicas necesarias para la aplicación uniforme del presente artículo, en particular las disposiciones que establezcan los medios técnicos correspondientes a las modalidades de cumplimiento de dichos requisitos. Los actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 42, apartado 3.

9. Las disposiciones específicas a que se refiere el apartado 8 se basarán, cuando así proceda, en normas y garantizarán la interoperabilidad y compatibilidad entre las distintas generaciones de unidades instaladas en los vehículos y todas las tarjetas de cartógrafo.

Artículo 5

Funciones de los tacógrafos digitales

Mediante el tacógrafo digital se garantizan las siguientes funciones:

- medición de la velocidad y del trayecto,
- supervisión de las actividades del conductor y del régimen de conducción,
- supervisión de la inserción y extracción de las tarjetas de tacógrafo,
- registro de las entradas manuales de los conductores,
- calibrado,
- registro automático de los puntos de posición a que se refiere el artículo 8, apartado 1,
- supervisión de las actividades de control,
- detección y registro de incidentes y fallos,
- lectura, registro y almacenamiento de los datos de la memoria,
- lectura de las tarjetas de tacógrafo, y registro y almacenamiento de datos en las tarjetas de tacógrafo,
- visualización, advertencias, impresión y transferencia de datos a dispositivos externos,
- ajuste y medición de la hora,
- comunicación a distancia,
- gestión de los bloqueos introducidos por la empresa,
- autodiagnóstico y comprobaciones automáticas.

Artículo 6

Visualización y advertencias

1. La información contenida en los tacógrafos digitales y en las tarjetas de tacógrafo relacionada con las actividades del vehículo y con los conductores y los segundos conductores se mostrará en pantalla de una manera clara, inequívoca y ergonómica.

2. Se mostrará en pantalla la siguiente información:

- a) la hora;
- b) el modo de funcionamiento;
- c) la actividad del conductor:
 - si su actividad en ese momento es la conducción, el tiempo actual de conducción continua del conductor y el tiempo actual de descanso acumulado,
 - si se halla en ese momento en un período de disponibilidad, realizando otro trabajo, en períodos de pausa o de descanso, la duración de dicha actividad (una vez seleccionada) y el tiempo de descanso acumulado hasta ese momento;
- d) los datos relacionados con las advertencias;
- e) los datos relacionados con el menú de acceso.

El tacógrafo también podrá mostrar en pantalla otras informaciones, siempre que puedan distinguirse claramente de las exigidas en el presente apartado.

3. Los tacógrafos digitales deberán avisar a los conductores cuando detecten algún incidente y/o fallo, y antes y en el preciso instante en que se exceda el límite de tiempo de conducción continua permitido, con objeto de facilitar el cumplimiento de la legislación pertinente.

4. Las señales de advertencia serán visuales y también podrán ser auditivas. Las señales de advertencia tendrán una duración de al menos 30 segundos, a menos que el usuario las confirme pulsando una tecla cualquiera del tacógrafo. El motivo de la advertencia se indicará en la pantalla del tacógrafo y permanecerá visible hasta que lo confirme el usuario mediante una tecla o un comando específico del tacógrafo.

5. A fin de garantizar que los tacógrafos cumplen los requisitos del presente artículo sobre visualización y advertencias, la Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, las disposiciones específicas necesarias para la aplicación uniforme del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 42, apartado 3.

Artículo 7

Protección de datos

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° 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.

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° 561/2006, de conformidad con el apartado 1, en relación con:

- el uso de un sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) para el registro de los datos de posición, de conformidad con el artículo 8,
- la comunicación a distancia con fines del control, de conformidad con el artículo 9,
- el uso de tacógrafo con una interfaz, de conformidad con el artículo 10,
- el intercambio electrónico de información sobre tarjetas de conductor, de conformidad con el artículo 31 y en particular todo intercambio transfronterizo de dichos datos con terceros países,
- la conservación de registros por parte de las empresas de transporte, de conformidad con el artículo 33.

3. Los tacógrafos digitales deberán estar concebidos de manera que se garantice la protección de la intimidad. Solo se tratarán los datos que sean necesarios para los objetivos del presente Reglamento.

4. Los propietarios de vehículos, las empresas de transporte y cualquier otra entidad implicada cumplirán las disposiciones pertinentes en materia de protección de datos personales, según proceda.

CAPÍTULO II

TACÓGRAFO INTELIGENTE

Artículo 8

Registro de la posición del vehículo en determinados puntos durante el período de trabajo diario

1. Para facilitar la comprobación de la observancia de la legislación pertinente, se registrará la posición del vehículo automáticamente en los siguientes puntos o en el punto más cercano al lugar en el que se encuentre disponible la señal de satélite:

- el lugar de inicio del período de trabajo diario,
- cada tres horas de tiempo de conducción acumulado,

— el lugar de finalización del período de trabajo diario.

A tal efecto, los vehículos matriculados por primera vez 36 meses después de la entrada en vigor de las disposiciones específicas indicadas en el artículo 11 estarán dotados de un tacógrafo conectado a un sistema de posicionamiento basado en un sistema de navegación por satélite.

2. Por lo que respecta a la conexión del tacógrafo a un sistema de posicionamiento basado en un sistema de navegación por satélite, tal como se indica en el apartado 1, solo se emplearán aquellas conexiones a servicios de posicionamiento que exploten un servicio gratuito. No se almacenará permanentemente en el tacógrafo ningún dato de posición distinto del indicado, cuando sea posible, en coordenadas geográficas para determinar los puntos indicados en el apartado 1. Los datos de posición que tienen que ser almacenados temporalmente para permitir el registro automático de los puntos mencionados en el apartado 1 o para corroborar los sensores de movimiento no serán accesibles a ningún usuario y serán automáticamente borrados una vez que ya no se requieran para dichos fines.

Artículo 9

Teledetección temprana de posibles manipulaciones o usos indebidos

1. A fin de facilitar una mayor selectividad de los controles de carretera realizados por las autoridades competentes, los tacógrafos instalados en vehículos matriculados por primera vez 36 meses después de la entrada en vigor de las disposiciones específicas indicadas en el artículo 11 podrán comunicarse con dichas autoridades cuando el vehículo esté en movimiento.

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.

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

4. El intercambio de datos durante la comunicación se limitará a aquellos necesarios para hacer más selectivos los controles de carretera de los vehículos cuyo tacógrafo haya podido ser manipulado o utilizado indebidamente. Dichos datos estarán relacionados con los siguientes incidentes o datos registrados por el tacógrafo:

- intento más reciente de violación de la seguridad,

- interrupción más larga del suministro eléctrico,
- fallo del sensor,
- error en los datos de movimiento,
- conflicto de movimiento del vehículo,
- conducción sin tarjeta válida,
- inserción de la tarjeta mientras se conduce,
- datos de ajuste de la hora,
- datos sobre la calibración, incluidas las fechas de las dos calibraciones más recientes,
- número de matrícula del vehículo,
- velocidad registrada por el tacógrafo.

5. Los datos intercambiados serán utilizados con el solo fin de verificar el cumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento. No se transmitirán a entidades distintas de las autoridades encargadas de controlar los períodos de conducción y descanso ni a los órganos judiciales, en el marco de un proceso penal en curso.

6. Los datos solo podrán ser almacenados por las autoridades de control mientras dure el control de carretera y se borrarán en el plazo máximo de tres horas después de su comunicación, a no ser que los datos pongan de manifiesto una manipulación o utilización indebida del tacógrafo. Si en el curso de la etapa siguiente del control de carretera no se confirmase la manipulación o utilización indebida, se borrarán los datos transmitidos.

7. Las empresas de transporte que utilizan vehículos serán responsables de informar a los conductores de la posibilidad de la comunicación a distancia a efectos de detección temprana de una posible manipulación o utilización indebida de los tacógrafos.

8. En ningún caso una comunicación a distancia a efectos de detección temprana del tipo descrito en el presente artículo llevará automáticamente a la imposición de multas o sanciones al conductor o a la empresa de transporte. La autoridad de control competente, sobre la base de los datos intercambiados, podrá proceder a una comprobación del vehículo y del tacógrafo. El resultado de la comunicación a distancia no impedirá a las autoridades competentes realizar controles de carretera aleatorios sobre la base del sistema de clasificación de riesgos introducido por el artículo 9 de la Directiva 2006/22/CE.

Artículo 10

Interfaz con sistemas de transporte inteligentes

Los tacógrafos de vehículos matriculados por primera vez 36 meses después de la entrada en vigor de las disposiciones

específicas indicadas en el artículo 11 podrán ir equipados de interfaces normalizadas que permitan que los datos registrados o producidos por el tacógrafo se utilicen en modo operativo gracias a un dispositivo externo, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) la interfaz no afecte a la autenticidad ni a la integridad de los datos del tacógrafo;
- b) la interfaz cumpla las disposiciones específicas del artículo 11;
- c) el dispositivo externo conectado con la interfaz tenga acceso a los datos personales, incluso a los datos de geoposicionamiento, únicamente tras el consentimiento verificable del conductor al que se refieran los datos.

Artículo 11

Disposiciones específicas sobre los tacógrafos inteligentes

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.

Las disposiciones específicas contempladas en el párrafo primero deberán:

- a) en relación con la ejecución de las funciones del tacógrafo inteligente a que hace referencia el presente capítulo, incluir los requisitos necesarios para garantizar la seguridad, exactitud y fiabilidad de los datos proporcionados al tacógrafo por el sistema de posicionamiento por satélite y la tecnología de comunicación a distancia mencionados en los artículos 8 y 9;
- b) precisar las diferentes condiciones y los requisitos para que el sistema de posicionamiento por satélite y la tecnología de comunicación a distancia mencionados en los artículos 8 y 9 sean externos o estén incorporados en el tacógrafo, así como, en el caso de ser externos, precisar las condiciones para el uso de la señal de posicionamiento por satélite como un segundo sensor de movimiento;
- c) especificar las normas necesarias para la interfaz mencionada en el artículo 10. Dichas normas podrán incluir una disposición sobre la distribución de los derechos de acceso a los conductores, talleres y empresas de transporte, así como funciones de control en relación con los datos registrados por el tacógrafo cuyas funciones de control se basarán en un mecanismo de autenticación/autorización definido por la interfaz, como un certificado para cada nivel de acceso, supeditado a su viabilidad técnica.

CAPÍTULO III

HOMOLOGACIÓN

Artículo 12

Solicitudes

1. Los fabricantes o sus agentes presentarán una solicitud de homologación para las unidades instaladas en vehículos, sensores de movimiento, modelos de hoja de registro o tarjetas de tacógrafo a las autoridades de homologación designadas a tal fin por cada Estado miembro.

2. A más tardar el 2 de marzo de 2015, los Estados miembros comunicarán a la Comisión los nombres y señas de las autoridades designadas a que se refiere el apartado 1, y facilitarán con posterioridad las actualizaciones necesarias. La Comisión publicará en su página de internet la lista de dichas autoridades y la mantendrá actualizada.

3. A la solicitud de homologación deberán adjuntarse las correspondientes especificaciones, incluida la información necesaria relativa a los precintos, así como los certificados de seguridad, de funcionalidad y de interoperabilidad. El certificado de seguridad será emitido por un organismo de certificación homologado designado por la Comisión.

Los certificados de funcionalidad serán expedidos al fabricante por la autoridad de homologación.

El certificado de interoperabilidad será expedido por un único laboratorio bajo la autoridad y la responsabilidad de la Comisión.

4. Con respecto a los tacógrafos, sus componentes correspondientes y las tarjetas de tacógrafo:

a) el certificado de seguridad certificará lo siguiente respecto de la unidad instalada en el vehículo, las tarjetas de tacógrafo, el sensor de movimiento y la conexión al receptor de GNSS cuando el GNSS no esté integrado en la unidad instalada en el vehículo:

i) cumplimiento de los objetivos de seguridad,

ii) realización de las siguientes funciones de seguridad: identificación y autenticación, autorización, confidencialidad, responsabilidad, integridad, auditoría, exactitud y fiabilidad del servicio;

b) el certificado de funcionalidad certificará que el elemento ensayado satisface los requisitos adecuados respecto de las funciones que realiza, las características medioambientales, las características de compatibilidad electromagnética, el cumplimiento de los requisitos físicos y el cumplimiento de otras normas aplicables;

c) el certificado de interoperabilidad certificará que el elemento ensayado es plenamente interoperable con los modelos de tacógrafo o de tarjeta de tacógrafo necesarios.

5. Toda modificación de los programas informáticos o soportes físicos del tacógrafo, o de la naturaleza de los materiales utilizados para su fabricación, deberá notificarse, antes de su aplicación, a la autoridad que concedió la homologación del aparato. Dicha autoridad confirmará al fabricante el alcance de la homologación, o podrá exigir una actualización o una confirmación de los certificados de funcionalidad, de seguridad y/o de interoperabilidad correspondientes.

6. No se podrá presentar ante más de un Estado miembro una solicitud de homologación relativa a un determinado modelo de unidad instalada en el vehículo, sensor de movimiento, hoja de registro o tarjeta de tacógrafo.

7. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, disposiciones específicas para la aplicación uniforme del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 42, apartado 3.

Artículo 13

Concesión de la homologación

Los Estados miembros concederá la homologación a todo modelo de unidad instalada en el vehículo, sensor de movimiento, hoja de registro o tarjeta de tacógrafo que cumpla los requisitos establecidos en los artículos 4 y 11, siempre que puedan comprobar que los modelos producidos se ajustan al modelo homologado.

Toda modificación o adición a un modelo homologado deberá ser objeto de homologación adicional por parte del Estado miembro que concedió la homologación inicial.

Artículo 14

Marca de homologación

Los Estados miembros expedirán al solicitante una marca de homologación acorde con un modelo preestablecido, para cada modelo de unidad instalada en el vehículo, sensor de movimiento, hoja de registro o tarjeta de tacógrafo que hayan homologado con arreglo al artículo 13 y al anexo II. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, dichos modelos de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 42, apartado 3.

Artículo 15

Aprobación o rechazo

Las autoridades competentes del Estado miembro ante el que se haya presentado la solicitud de homologación remitirán a las de los demás Estados miembros, en el plazo de un mes, copia del certificado de homologación, acompañado de copia de las especificaciones pertinentes, incluidas las relativas a los precintos, para cada modelo de unidad instalada en el vehículo, sensor de movimiento, hoja de registro o tarjeta de tacógrafo homologados. Cuando las autoridades competentes no aprueben una solicitud de homologación, comunicarán a las autoridades de los demás Estados miembros que ha sido denegada, indicando las razones de su decisión.

*Artículo 16***Conformidad con la homologación**

1. Si el Estado miembro que haya otorgado una homologación con arreglo al artículo 13 comprueba que determinados modelos de unidades instaladas en el vehículo, sensores de movimiento, hojas de registro o tarjetas de tacógrafo que exhiben la marca de homologación expedida por él mismo no se ajustan al modelo homologado, tomará las medidas necesarias para garantizar que los modelos producidos se ajustan al modelo homologado. Dichas medidas podrán llegar, en caso necesario, a la retirada de la homologación.

2. El Estado miembro que haya concedido una homologación la retirará si el modelo de unidad instalada en el vehículo, sensor de movimiento, hoja de registro o tarjeta de tacógrafo homologados no se atienen al presente Reglamento o si su utilización presenta cualquier defecto de carácter general que los haga inadecuados para el fin al que estén destinados.

3. Si el Estado miembro que concedió una homologación recibe notificación por parte de otro Estado miembro de una de las situaciones contempladas en los apartados 1 o 2, adoptará, previa consulta al Estado miembro que efectuó la notificación, las medidas previstas en dichos apartados, a reserva de lo dispuesto en el apartado 5.

4. El Estado miembro que compruebe que se ha producido uno de los supuestos contemplados en el apartado 2 podrá suspender hasta nuevo aviso la comercialización y entrada en servicio de la unidad instalada en el vehículo, sensor de movimiento, hoja de registro o tarjeta de tacógrafo de que se trate. Lo mismo sucederá en los casos mencionados en el apartado 1 respecto de las unidades instaladas en vehículos, sensores de movimiento, hojas de registro o tarjetas de tacógrafo dispensados de la comprobación inicial UE si el fabricante, tras recibir la correspondiente advertencia, no los adecua al modelo homologado o a las disposiciones del presente Reglamento.

En cualquier caso, las autoridades competentes de los Estados miembros se informarán mutuamente e informarán a la Comisión, en el plazo de un mes, de la retirada de las homologaciones concedidas o de cualesquiera medidas adoptadas con arreglo a los apartados 1, 2 o 3, indicando las razones de su actuación.

5. Si un Estado miembro que hubiese concedido una homologación niega la existencia de cualquiera de los supuestos de los apartados 1 o 2 notificados por otro Estado miembro, ambos procurarán resolver el litigio, manteniendo informada a la Comisión.

Si, en el plazo de cuatro meses a partir de la notificación prevista en el apartado 3, las conversaciones entre los Estados miembros no conducen a un acuerdo, la Comisión, previa consulta a los expertos de todos los Estados miembros y análisis de todos los factores pertinentes, por ejemplo, económicos y técnicos, adoptará una decisión en los seis meses posteriores a la expiración de dicho plazo, decisión que notificará a los Estados miembros interesados y comunicará simultáneamente a los demás Estados miembros. La Comisión fijará, en cada caso, el plazo de aplicación de su decisión.

*Artículo 17***Homologación de hojas de registro**

1. El solicitante de la homologación de un modelo de hoja de registro deberá especificar en su impreso de solicitud el modelo o modelos de tacógrafos analógicos con los que vaya a utilizarse dicha hoja, y facilitará ejemplares de los mismos a fin de que la hoja de registro pueda someterse a ensayo.

2. Las autoridades competentes del Estado miembro indicarán en el certificado de homologación del modelo de hoja de registro el modelo o modelos de tacógrafos analógicos en los que puede utilizarse dicho modelo de hoja de registro.

*Artículo 18***Justificación de las decisiones negativas**

Deberá justificarse pormenorizadamente toda decisión adoptada en virtud del presente Reglamento por la que se deniegue o retire la homologación a un modelo de unidad instalada en el vehículo, sensor de movimiento, hoja de registro o tarjeta de tacógrafo. La decisión será notificada al interesado, al que se informará al mismo tiempo de los recursos al amparo de la legislación de los Estados miembros correspondientes y de los plazos de interposición de los mismos.

*Artículo 19***Reconocimiento del tacógrafo homologado**

Los Estados miembros no denegarán la matriculación ni prohibirán la puesta en circulación o el uso de vehículos equipados con un tacógrafo que lleve la marca de homologación mencionada en el artículo 14 y la placa de instalación mencionada en el artículo 22, apartado 4, aduciendo motivos relacionados con dicho aparato.

*Artículo 20***Seguridad**

1. Los fabricantes diseñarán, ensayarán y revisarán las unidades instaladas en el vehículo, sensores de movimiento, modelos de hoja de registro o tarjetas de tacógrafo en producción a fin de detectar las vulnerabilidades que puedan aparecer en cualquier fase de su ciclo de vida, y de prevenir o atenuar un eventual aprovechamiento de las mismas. Los Estados miembros que hayan concedido la homologación establecerán la frecuencia de los ensayos, que no excederá de los dos años.

2. A tal fin, los fabricantes presentarán la documentación necesaria para los análisis de vulnerabilidad al organismo de certificación mencionado en el artículo 12, apartado 3.

3. A los efectos del apartado 1, el organismo de certificación mencionado en el artículo 12, apartado 3, realizará ensayos en las unidades instaladas en el vehículo, sensores de movimiento o tarjetas de tacógrafo para comprobar que las vulnerabilidades conocidas no pueden ser aprovechadas por individuos que utilicen conocimientos de uso público.

4. Si en el curso de los ensayos indicados en el apartado 1 se detectan vulnerabilidades en los elementos del sistema (unidades instaladas en vehículos, sensores de movimiento y tarjetas de tacógrafo), tales elementos no se comercializarán. Si en el curso de los ensayos indicados en el apartado 3 se detectan vulnerabilidades en elementos ya comercializados, el fabricante u organismo de certificación informará a las autoridades competentes del Estado miembro que concedió la homologación. Dichas autoridades competentes adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que se resuelva el problema, en particular por parte del fabricante, e informarán a la Comisión sin tardanza de las vulnerabilidades detectadas y de las medidas contempladas o ya adoptadas, entre ellas, cuando sea necesario, la retirada de la homologación de conformidad con el artículo 16, apartado 2.

Artículo 21

Ensayos de campo

1. Los Estados miembros podrán autorizar ensayos de campo sobre los tacógrafos que todavía no hayan sido homologados. Los Estados miembros reconocerán mutuamente las autorizaciones de ensayos de campo concedidas por otros Estados miembros.

2. Los conductores y empresas de transporte que participen en un ensayo de campo se atendrán a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 561/2006. Para demostrar dicha conformidad, los conductores seguirán el procedimiento previsto en el artículo 35, apartado 2, del presente Reglamento.

3. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución para establecer los procedimientos que deberán seguirse en la realización de ensayos de campo y los formularios que se utilizarán para el seguimiento de los mismos. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 42, apartado 3.

CAPÍTULO IV

INSTALACIÓN Y CONTROL

Artículo 22

Instalación y reparación

1. Los tacógrafos solo podrán ser instalados o reparados por los instaladores, talleres o fabricantes de vehículos autorizados a tal efecto por las autoridades competentes de los Estados miembros de conformidad con el artículo 24.

2. Los instaladores, talleres o fabricantes de vehículos autorizados precintarán el tacógrafo, de conformidad con las especificaciones incluidas en el certificado de homologación mencionado en el artículo 15, tras haber comprobado que funciona correctamente y, en particular, de forma que se garantice que los datos registrados no puedan ser manipulados o alterados mediante algún dispositivo.

3. El instalador, taller o fabricante de vehículos autorizado colocará una marca especial en sus precintos e introducirá en los tacógrafos digitales los datos electrónicos de seguridad que permitan efectuar controles de autenticación. Las autoridades

competentes de todos los Estados miembros enviarán a la Comisión el registro de las marcas y los datos electrónicos de seguridad utilizados, así como la información necesaria relativa a los datos electrónicos de seguridad utilizados. La Comisión dará acceso a dicha información a los Estados miembros que lo soliciten.

4. A los efectos de certificar la conformidad de la instalación del tacógrafo con las prescripciones del presente Reglamento, se colocará una placa de instalación de tal manera que sea claramente visible y fácilmente accesible.

5. Los componentes del tacógrafo estarán precintados según se especifica en el certificado de homologación. Estarán precintadas todas las conexiones al tacógrafo que sean potencialmente vulnerables a manipulaciones, como la conexión con el sensor de movimiento y la caja de cambios, así como, cuando proceda, la placa de instalación.

Los precintos únicamente podrán ser retirados o rotos:

— por instaladores o talleres autorizados por las autoridades competentes con arreglo al artículo 24, con fines de reparación, mantenimiento o recalibración del tacógrafo, o por controladores debidamente preparados para realizar controles, y autorizados para ello cuando sea necesario,

— para realizar una reparación o modificación del vehículo que afecte al precinto. En tales casos, se conservará a bordo del vehículo una declaración escrita en la que consten la fecha y la hora en que ha sido roto el precinto y se expongan los motivos para la retirada del precinto. La Comisión establecerá, mediante actos de ejecución, un formulario estándar de dicha declaración.

En todos los casos, sustituirá los precintos un instalador o taller autorizado sin demoras indebidas, y a más tardar siete días después de su retirada.

Antes de colocar los nuevos precintos, un taller autorizado realizará una comprobación y calibración del tacógrafo.

Artículo 23

Inspección de tacógrafos

1. Los tacógrafos serán inspeccionados periódicamente por talleres autorizados. Las inspecciones periódicas se llevarán a cabo al menos una vez cada dos años.

2. Las inspecciones a que se refiere el apartado 1 abarcarán, como mínimo, las siguientes comprobaciones:

— el tacógrafo está correctamente instalado y es adecuado para el vehículo,

— el tacógrafo funciona correctamente,

— el tacógrafo lleva la marca de homologación,

— la placa de instalación está colocada,

- todos los precintos están intactos y cumplen su función,
- no hay dispositivos de manipulación conectados al tacógrafo ni huellas de que se hayan utilizado tales dispositivos,
- el tamaño de los neumáticos y la circunferencia real de los neumáticos.

3. Los talleres redactarán un informe de inspección cuando se hayan de remediar irregularidades detectadas en el funcionamiento del tacógrafo, ya sea como consecuencia de una inspección periódica o de una inspección efectuada a petición expresa de la autoridad nacional competente. Mantendrán una lista de todos los informes de inspección elaborados.

4. Los informes de inspección se conservarán durante un período mínimo de dos años a partir de la redacción del informe. Los Estados miembros decidirán si los informes de inspección deben conservarse o enviarse a la autoridad competente durante dicho período. En aquellos casos en que los talleres conserven los informes de inspección, los facilitarán, a petición de la autoridad competente, junto con las calibraciones llevadas a cabo durante dicho período.

Artículo 24

Autorización de instaladores, talleres y fabricantes de vehículos

1. Los Estados miembros autorizarán, controlarán periódicamente y certificarán a los instaladores, talleres y fabricantes de vehículos que puedan efectuar instalaciones, comprobaciones, inspecciones y reparaciones de tacógrafos.

2. Los Estados miembros velarán por la competencia y fiabilidad de los instaladores, talleres y fabricantes de vehículos. Para ello, elaborarán y publicarán procedimientos nacionales claros, y garantizarán el cumplimiento de los siguientes criterios mínimos:

- a) adecuada formación del personal;
- b) disponibilidad del material necesario para llevar a cabo los ensayos y cometidos pertinentes;
- c) buena reputación de los instaladores, talleres y fabricantes de vehículos.

3. Se realizarán auditorías de los instaladores y talleres autorizados tal como se indica a continuación:

- a) los instaladores y talleres autorizados se someterán al menos cada dos años a una auditoría de los procedimientos que aplican en el manejo de tacógrafo. La auditoría se centrará en particular en las medidas de seguridad adoptadas y la manipulación de las tarjetas de taller. Los Estados miembros podrán realizar dichas auditorías sin la visita de las instalaciones correspondientes;

- b) se efectuarán asimismo sin previo aviso auditorías técnicas de instaladores y talleres, a fin de controlar las calibraciones, inspecciones e instalaciones realizadas. Estas auditorías abarcarán como mínimo cada año al 10 % de los instaladores y talleres autorizados.

4. Los Estados miembros y sus autoridades competentes tomarán las medidas adecuadas para impedir los conflictos de intereses entre los instaladores o talleres y las empresas de transporte. En particular, en caso de grave riesgo de conflicto de intereses, se adoptarán medidas específicas adicionales para garantizar que el instalador o el taller cumpla con el presente Reglamento.

5. Las autoridades competentes de los Estados miembros transmitirán anualmente a la Comisión, de ser posible por vía electrónica, las listas de instaladores y talleres autorizados y las tarjetas expedidas a los mismos. La Comisión publicará estas listas en su página de internet.

6. Las autoridades competentes de los Estados miembros retirarán las autorizaciones, con carácter temporal o definitivo, a aquellos instaladores, talleres y fabricantes de vehículos que incumplan sus obligaciones en virtud del presente Reglamento.

Artículo 25

Tarjeta de taller

1. El período de validez de las tarjetas de taller no podrá ser superior a un año. Al renovar la tarjeta de taller, la autoridad competente deberá asegurarse de que el instalador, taller o fabricante de vehículos cumple los criterios enumerados en el artículo 24, apartado 2.

2. La autoridad competente renovará la tarjeta de taller en un plazo no superior a 15 días hábiles contados a partir de la recepción de una solicitud de renovación válida y de toda la documentación necesaria. En caso de deterioro, funcionamiento defectuoso o extravío o robo de una tarjeta de taller, la autoridad competente facilitará una tarjeta de sustitución en el plazo de cinco días hábiles a partir de la recepción de la correspondiente solicitud pormenorizada a tal efecto. Las autoridades competentes llevarán un registro de tarjetas extraviadas, robadas o defectuosas.

3. Si un Estado miembro retira la autorización a un instalador, taller o fabricante de vehículos de conformidad con lo dispuesto en el artículo 24, retirará asimismo la tarjeta de taller que se hubiera expedido.

4. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para evitar todo riesgo de falsificación de las tarjetas de taller distribuidas a los instaladores, talleres y fabricantes de vehículos autorizados.

CAPÍTULO V

TARJETA DE CONDUCTOR

Artículo 26

Expedición de la tarjeta de conductor

1. La tarjeta de conductor será expedida, a petición del conductor, por la autoridad competente del Estado miembro en que aquel tenga su residencia habitual. Dicha tarjeta se expedirá en el plazo de un mes a partir de la recepción por parte de la autoridad competente de la solicitud y de toda la documentación necesaria.

2. A los efectos del presente artículo, se entenderá por «residencia habitual» el lugar en que una persona vive habitualmente, es decir, un mínimo de 185 días por año natural, por razón de vínculos personales y profesionales o, en el caso de una persona sin vínculos profesionales, por razón de vínculos personales que muestren la existencia de lazos estrechos entre ella y el lugar en el que vive.

No obstante, se considerará la residencia habitual de una persona cuyos vínculos profesionales estén situados en un lugar distinto del de sus vínculos personales y que, por consiguiente, viva alternativamente en lugares distintos situados en dos o más Estados miembros, el lugar de sus vínculos personales, siempre que regrese a él con frecuencia. No será necesario cumplir esta condición cuando la persona viva en un Estado miembro con el fin de realizar una tarea de duración determinada.

3. Los conductores aportarán la prueba de residencia habitual por cualquier medio idóneo, en particular la presentación del documento de identidad o cualquier otro documento válido. En caso de que las autoridades competentes del Estado miembro que expida la tarjeta de conductor alberguen dudas sobre la validez de la declaración de residencia habitual, o para la realización de determinados controles específicos, podrán requerir información o pruebas adicionales.

4. En casos debidamente justificados y excepcionales, los Estados miembros podrán expedir una tarjeta de conductor temporal y no renovable por un período máximo de 185 días a aquellos conductores que no tengan su residencia habitual en un Estado miembro o en un Estado que sea parte contratante en el Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (Acuerdo AETR), siempre que dichos conductores mantengan una relación laboral con una empresa establecida en el Estado miembro emisor y, en la medida en que el Reglamento (CE) n° 1072/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽¹⁾ sea de aplicación, presenten un certificado de conductor a tenor de dicho Reglamento.

La Comisión, basándose en los datos facilitados por los Estados miembros, supervisará estrechamente la aplicación del presente apartado. Comunicará sus conclusiones cada dos años al Parlamento Europeo y al Consejo, y examinará en particular si las

tarjetas de conductor temporales tienen alguna repercusión negativa en el mercado laboral y si normalmente se expiden más de una vez a los conductores con carácter nominal. La Comisión podrá presentar una propuesta legislativa adecuada a fin de revisar el presente apartado.

5. Las autoridades competentes del Estado miembro expedidor tomarán las medidas adecuadas para cerciorarse de que el solicitante no sea ya titular de una tarjeta de conductor válida, y personalizarán la tarjeta de conductor velando por que los datos de la misma sean visibles y seguros.

6. El plazo de validez de la tarjeta de conductor no será superior a cinco años.

7. No podrá retirarse o suspenderse una tarjeta de conductor válida a menos que las autoridades competentes de un Estado miembro descubran que ha sido falsificada, que el conductor utiliza una tarjeta de la que no es titular o que la tarjeta en su poder se ha obtenido por medio de falsas declaraciones o documentos falsificados. En caso de que las citadas medidas de suspensión o retirada hayan sido adoptadas por un Estado miembro distinto del Estado miembro expedidor, el primero devolverá la tarjeta lo antes posible a las autoridades del segundo, indicando las razones de la retirada o la suspensión. En caso de que se prevea que la devolución de la tarjeta vaya a tardar más de dos semanas, el Estado miembro que suspenda o retire la tarjeta informará al Estado miembro emisor de la misma dentro de dicho plazo de dos semanas, indicando las razones de tal suspensión o retirada.

8. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para evitar la falsificación de tarjetas de conductor.

9. El presente artículo no impedirá a un Estado miembro expedir una tarjeta de conductor a los conductores que tengan su residencia habitual en una parte del territorio de ese Estado miembro a la que no se aplique el Tratado de la Unión Europea ni el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, siempre y cuando se apliquen en tales casos las disposiciones correspondientes del presente Reglamento.

Artículo 27

Uso de la tarjeta de conductor

1. La tarjeta de conductor es personal.

2. Un conductor no podrá poseer más de una tarjeta de conductor válida, y solo estará autorizado a utilizar su propia tarjeta personalizada. El conductor se abstendrá de utilizar una tarjeta de conductor que sea defectuosa o esté caducada.

Artículo 28

Renovación de la tarjeta de conductor

1. Cuando desee renovar su tarjeta de conductor, el titular deberá solicitarlo a las autoridades competentes del Estado miembro donde tenga su residencia habitual como mínimo 15 días hábiles antes de la fecha de caducidad de dicha tarjeta.

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n° 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

2. Si, en caso de renovación, el Estado miembro de residencia habitual del conductor no es el mismo que el que expidió su tarjeta actual, y si se solicita la renovación de la tarjeta a las autoridades del primer Estado miembro, estas informarán de las razones de dicha renovación a las autoridades que expidieron la tarjeta anterior.

3. En caso de solicitud de renovación de una tarjeta de conductor a punto de caducar, la autoridad competente facilitará una nueva tarjeta antes de la fecha de caducidad de la antigua, a condición de que la solicitud se haya presentado en los plazos establecidos en el apartado 1.

Artículo 29

Tarjetas extraviadas, robadas o defectuosas

1. Las autoridades expedidoras conservarán un registro de las tarjetas de conductor extraviadas, robadas o defectuosas durante un plazo que sea por lo menos igual al de su período de validez.

2. En caso de deterioro o funcionamiento defectuoso de la tarjeta de conductor, su titular la devolverá a la autoridad competente del Estado miembro en que tenga su residencia habitual. El robo de una tarjeta de conductor se denunciará formalmente ante las autoridades competentes del Estado en que se haya producido.

3. El extravío de la tarjeta de conductor deberá comunicarse a las autoridades competentes del Estado miembro expedidor, y a las del Estado miembro de residencia habitual del conductor, en caso de ser distintos.

4. En caso de deterioro, funcionamiento defectuoso, extravío o robo de la tarjeta de conductor, su titular deberá solicitar su sustitución en el plazo de siete días naturales a las autoridades competentes del Estado miembro de su residencia habitual. Dichas autoridades le facilitarán otra en los ocho días hábiles posteriores a la recepción de la correspondiente solicitud pormenorizada a tal efecto.

5. En las circunstancias contempladas en el apartado 4, el conductor podrá seguir conduciendo sin tarjeta durante el plazo máximo de quince días naturales, o durante un período superior si ello fuera necesario para devolver el vehículo a sus locales, siempre y cuando el conductor pueda justificar la imposibilidad de presentar o utilizar la tarjeta durante dicho período.

Artículo 30

Reconocimiento mutuo y canje de las tarjetas de conductor

1. Las tarjetas de conductor expedidas por los Estados miembros serán objeto de reconocimiento mutuo.

2. Cuando el titular de una tarjeta de conductor válida expedida por un Estado miembro haya fijado su residencia habitual

en otro Estado miembro, podrá solicitar el canje de su tarjeta por una tarjeta de conductor equivalente. Corresponderá al Estado miembro que efectúe el canje comprobar si la tarjeta presentada conserva su validez.

3. Los Estados miembros que efectúen un canje devolverán la antigua tarjeta a las autoridades del Estado miembro que la expidieron e indicarán las razones de dicha restitución.

4. Cuando un Estado miembro sustituya o canjee una tarjeta de conductor, registrará dicha sustitución o canje, así como toda sustitución o canje ulteriores.

Artículo 31

Intercambio electrónico de datos sobre las tarjetas de conductor

1. Para cerciorarse de que un solicitante no sea ya titular de una tarjeta de conductor válida de conformidad con el artículo 26, los Estados miembros llevarán un registro nacional electrónico de tarjetas de conductor, inclusive las indicadas en el artículo 26, apartado 4, que, durante un período equivalente al menos al de validez de dichas tarjetas, contendrá los siguientes datos:

- apellidos y nombre del conductor,
- fecha de nacimiento del conductor, y lugar de nacimiento, si se dispone de este dato,
- número de permiso de conducción válido y país de expedición (si procede),
- situación de la tarjeta,
- número de la tarjeta de conductor.

2. La Comisión y los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar la interconexión y accesibilidad de los registros electrónicos en toda la Unión, por medio del sistema de mensajería TACHOnet a que se refiere la Recomendación 2010/19/UE o de un sistema compatible. En caso de utilizarse un sistema compatible, el intercambio de datos electrónicos con todos los demás Estados miembros deberá ser posible por medio de dicho sistema de mensajería.

3. Cuando expidan, sustituyan y, cuando sea preciso, renueven una tarjeta de conductor, los Estados miembros comprobarán mediante intercambio de datos electrónicos que el conductor no es titular de ninguna otra tarjeta válida. Solo se intercambiarán los datos necesarios para efectuar dicha comprobación.

4. Los controladores podrán tener acceso al registro electrónico a fin de verificar la situación de una tarjeta de conductor.

5. La Comisión adoptará actos de ejecución para establecer los procedimientos y especificaciones comunes necesarios para la interconexión prevista en el apartado 2, incluido el formato de intercambio de datos, los procedimientos técnicos de consulta electrónica de los registros electrónicos nacionales, los procedimientos de acceso y los mecanismos de seguridad. Tales actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 42, apartado 3.

CAPÍTULO VI

USO DEL EQUIPO

Artículo 32

Uso correcto de los tacógrafos

1. Las empresas de transporte y los conductores velarán por el buen funcionamiento y la correcta utilización de los tacógrafos digitales y de las tarjetas de conductor. Las empresas de transporte y conductores que utilicen tacógrafos analógicos velarán por su buen funcionamiento y por la correcta utilización de las hojas de registros.

2. Los tacógrafos digitales no se programarán de tal manera que conmuten automáticamente a una categoría específica de actividad cuando el motor o el sistema de arranque del vehículo estén apagados, a menos que el conductor mantenga la posibilidad de escoger manualmente la categoría de actividad apropiada.

3. Queda prohibido falsificar, ocultar, eliminar o destruir los datos contenidos en la hoja de registro o almacenados en el tacógrafo o la tarjeta de conductor, o los documentos impresos procedentes del tacógrafo. Queda igualmente prohibido manipular el tacógrafo, la hoja de registro o la tarjeta de conductor de forma que los datos o los documentos impresos puedan ser falsificados, volverse inaccesibles o quedar destruidos. Se prohíbe llevar a bordo del vehículo dispositivo alguno que permita realizar tales manipulaciones.

4. Los vehículos irán provistos de un solo tacógrafo, excepto para los fines de ensayo previstos en el artículo 21.

5. Los Estados miembros prohibirán la fabricación, distribución, publicidad o venta de dispositivos construidos o destinados a la manipulación de tacógrafos.

Artículo 33

Responsabilidad de las empresas de transporte

1. Las empresas de transporte deberán garantizar que sus conductores reciban la formación y las instrucciones adecuadas en cuanto al correcto funcionamiento de los tacógrafos, sean digitales o analógicos, llevarán a cabo comprobaciones periódicas para cerciorarse de que sus conductores los utilizan correctamente y no ofrecerán a sus conductores incentivo alguno, directo o indirecto, que pudiera animarlos a hacer un uso indebido de los tacógrafos.

Las empresas de transporte entregarán a los conductores de vehículos provistos de tacógrafos analógicos un número suficiente de hojas de registro, habida cuenta del carácter personalizado de dichas hojas, de la duración del servicio y de la posible necesidad de sustituir hojas de registro deterioradas o retenidas por un controlador autorizado. Las empresas de transporte facilitarán a los conductores únicamente hojas de registro conformes a un modelo homologado que pueda utilizarse en el aparato instalado a bordo de su vehículo.

Si el vehículo está equipado de un tacógrafo digital, la empresa de transporte y el conductor velarán por que, en caso de control y teniendo en cuenta la duración del servicio, pueda efectuarse correctamente la impresión de los datos a partir del tacógrafo a petición de un controlador.

2. Las empresas de transporte conservarán las hojas de registro y los documentos impresos, cuando estos se hayan realizado de conformidad con el artículo 35, en orden cronológico y forma legible durante un período mínimo de un año tras su utilización, y facilitarán copia de las mismas a los conductores interesados que lo soliciten. Las empresas de transporte también entregarán a los conductores interesados que lo pidan copias de los datos transferidos de las tarjetas de conductor, junto con versiones impresas de dichas copias. Las hojas de registro, documentos impresos y datos transferidos deberán presentarse o entregarse a todo controlador autorizado que los solicite.

3. Las empresas de transporte serán responsables de las infracciones del presente Reglamento cometidas por sus conductores o por conductores a su servicio. No obstante, los Estados miembros podrán condicionar esta responsabilidad a la infracción por la empresa de transporte del apartado 1 del presente artículo y del artículo 10, apartados 1 y 2, del Reglamento (CE) nº 561/2006.

Artículo 34

Uso de las tarjetas de conductor y las hojas de registro

1. Los conductores utilizarán hojas de registro o tarjetas de conductor todos los días que conduzcan, a partir del momento en que se hagan cargo del vehículo. No se retirará la hoja de registro o tarjeta de conductor antes de que finalice el período de trabajo diario, excepto si se autoriza dicha retirada. No se podrá utilizar ninguna hoja de registro o tarjeta de conductor para un período más largo de lo previsto en ellas.

2. Los conductores protegerán debidamente las hojas de registro o tarjetas de conductor, absteniéndose de utilizarlas si están sucias o deterioradas.

3. Cuando, como consecuencia de su alejamiento del vehículo, un conductor no pueda utilizar el tacógrafo instalado, los períodos de tiempo a que se refiere el apartado 5, letra b), incisos ii), iii) y iv) deberán:

a) si el vehículo está equipado de un tacógrafo analógico, consignarse a mano, automáticamente o por otros medios en la hoja de registro, de forma legible y sin ensuciar esta, o

b) si el vehículo está equipado de un tacógrafo digital, consignarse en la tarjeta de conductor, utilizando el dispositivo de introducción manual previsto en el tacógrafo.

Los Estados miembros no impondrán a los conductores la obligación de presentar documentos que den fe de sus actividades cuando no se encuentran en el vehículo.

4. Cuando haya más de un conductor a bordo de un vehículo equipado con un tacógrafo digital, cada uno de ellos se cerciorará de que su tarjeta de conductor esté introducida en la ranura correcta del tacógrafo.

Cuando haya más de un conductor a bordo de un vehículo equipado con un tacógrafo analógico, los conductores introducirán en las hojas de registro las modificaciones necesarias, de manera que la información pertinente esté recogida en la hoja del conductor que lleve efectivamente el volante.

5. Los conductores:

a) velarán por la concordancia entre el marcado horario de la hoja de registro y la hora oficial del país de matriculación del vehículo;

b) accionarán los dispositivos de conmutación que permitan registrar por separado y de modo diferenciado los períodos de tiempo siguientes:

i) con el signo : el tiempo de conducción,

ii) con el signo : «otro trabajo», definido como cualquier actividad que no sea conducir, según el artículo 3, letra a), de la Directiva 2002/15/CE, así como todo trabajo para el mismo o para otro empresario del sector del transporte o de otro sector,

iii) con el signo : «disponibilidad», tal como se define en el artículo 3, letra b), de la Directiva 2002/15/CE,

iv) con el signo : pausa o descanso.

6. Cada conductor de un vehículo equipado de un tacógrafo analógico deberá indicar los siguientes datos en su hoja de registro:

a) su nombre y apellidos, al principio de cada hoja de registro;

b) la fecha y lugar donde se empiece y termine de utilizar la hoja de registro;

c) el número de matrícula de cada vehículo en el cual el conductor haya estado destinado, tanto al principio del primer viaje registrado en la hoja de registro como, en caso de cambio de vehículo, durante la utilización de dicha hoja;

d) la lectura del cuentakilómetros:

i) al comienzo del primer viaje registrado en la hoja de registro,

ii) al final del último viaje registrado en la hoja de registro,

iii) en caso de cambio de vehículo durante una jornada laboral, la lectura del primer vehículo en el cual el conductor haya estado destinado y la del siguiente;

e) la hora del cambio de vehículo.

7. El conductor introducirá en el tacógrafo digital los símbolos de los países en que comience y termine su período de trabajo diario. No obstante, un Estado miembro podrá obligar a los conductores de vehículos que efectúen un transporte en el interior de su territorio a que añadan al símbolo del país especificaciones geográficas más detalladas, siempre que tal Estado miembro haya notificado dichas especificaciones a la Comisión antes del 1 de abril de 1998.

Los conductores no estarán obligados a introducir la información a que se refiere el párrafo primero si el tacógrafo registra automáticamente los datos de posición, de conformidad con el artículo 8.

Artículo 35

Tarjetas de conductor y hojas de registro deterioradas

1. En caso de deterioro de una hoja de registro que contenga registros o de una tarjeta de conductor, los conductores conservarán la hoja o tarjeta deterioradas junto con la hoja de registro de reserva utilizada en su lugar.

2. En caso de deterioro, funcionamiento defectuoso, extravío o robo de la tarjeta del conductor, este último:

a) al inicio del viaje, imprimirá los datos del vehículo que conduzca, consignando:

i) los datos que permitan su identificación (nombre y apellidos, número de tarjeta de conductor o de permiso de conducción), acompañados de su firma, y

ii) los períodos mencionados en el artículo 34, apartado 5, letra b), incisos ii), iii) y iv);

b) al término del viaje, imprimirá los datos correspondientes a los períodos de tiempo registrados por el tacógrafo, registrará cualesquiera períodos que haya dedicado a otros trabajos, disponibilidad y descanso desde la impresión efectuada al comienzo del viaje, cuando dichos períodos no hayan sido registrados por el tacógrafo, e incluirá en ese documento datos que permitan su identificación (nombre y apellidos, número de tarjeta de conductor o de permiso de conducción), acompañados de su firma.

Artículo 36

Registros que ha de llevar consigo el conductor

1. Cuando un conductor lleve un vehículo equipado con un tacógrafo analógico, deberá estar en condiciones de presentar, a requerimiento de un controlador autorizado:

- i) las hojas de registro del día en curso y las utilizadas por el conductor en los 28 días anteriores,
- ii) la tarjeta de conductor si posee una, y
- 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° 561/2006.

2. Cuando el conductor lleve un vehículo equipado con un tacógrafo digital, deberá estar en condiciones de presentar, a requerimiento de un controlador autorizado:

- i) su tarjeta de conductor,
- 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° 561/2006,
- iii) las hojas de registro correspondientes al mismo período a que se refiere el inciso ii), durante el cual haya conducido un vehículo dotado de un tacógrafo analógico.

3. Los controladores autorizados podrán comprobar el cumplimiento del Reglamento (CE) n° 561/2006 analizando las hojas de registro, los datos mostrados, impresos o transferidos que han sido registrados por el tacógrafo o la tarjeta de conductor o, en su defecto, cualquier otro documento que pueda acreditar el incumplimiento de una disposición, como el artículo 29, apartado 2, y el artículo 37, apartado 2, del presente Reglamento.

Artículo 37

Procedimientos en caso de mal funcionamiento del equipo

1. En caso de avería o funcionamiento defectuoso de un tacógrafo, la empresa de transporte lo hará reparar por un instalador o taller autorizado, tan pronto las circunstancias lo permitan.

Si el regreso del vehículo a los locales de la empresa de transporte no puede realizarse en el plazo de una semana desde el día en que se produjo la avería o se detectó el funcionamiento defectuoso, la reparación deberá realizarse durante el viaje.

Las medidas adoptadas por los Estados miembros de conformidad con el artículo 41 conferirán a las autoridades competentes la facultad de prohibir el uso de un vehículo en caso de que no se repare la avería o el funcionamiento defectuoso en las condiciones contempladas en los párrafos primero y segundo del presente apartado, en la medida en que ello sea conforme con la legislación nacional del Estado miembro de que se trate.

2. Durante el período de avería o mal funcionamiento del tacógrafo, el conductor deberá consignar los datos que permitan su identificación (nombre y apellido, número de tarjeta de conductor o de permiso de conducción), junto con su firma, así como la información sobre los distintos períodos de tiempo que no hayan sido registrados o impresos correctamente por el tacógrafo:

- a) en la hoja u hojas de registro, o
- b) en una hoja provisional que se adjuntará a la de registro o se guardará junto con la tarjeta de conductor.

CAPÍTULO VII

APLICACIÓN Y SANCIONES

Artículo 38

Controladores

1. Con objeto de supervisar de manera efectiva el cumplimiento del presente Reglamento, los controladores autorizados dispondrán de equipos suficientes y de las competencias legales oportunas que les permitan desempeñar sus funciones de acuerdo con el presente Reglamento. Dichos equipos constarán, en particular, de:

- a) tarjetas de control que permitan acceder a los datos registrados en los tacógrafos y las tarjetas de tacógrafo, y opcionalmente en las tarjetas de taller;
- b) los instrumentos necesarios para transferir ficheros de datos de la unidad instalada en el vehículo y de las tarjetas de tacógrafo, y para analizar dichos ficheros de datos y los documentos impresos procedentes de los tacógrafos digitales junto con las hojas de registro o los gráficos de los tacógrafos analógicos.

2. Si, después de haber realizado una comprobación, los controladores reúnen suficientes indicios que lleven a una sospecha razonable de fraude, podrán enviar el vehículo a un taller autorizado para realizar más pruebas con objeto de comprobar, en concreto, que el tacógrafo:

- a) funciona correctamente;
- b) registra y almacena los datos correctamente, y cuenta con unos parámetros de calibrado correctos.

3. Los controladores estarán facultados para exigir a los talleres autorizados la realización de las pruebas mencionadas en el apartado 2, así como pruebas específicas destinadas a detectar la presencia de dispositivos de manipulación. Si se detectan dispositivos de manipulación, el aparato, incluidos el propio dispositivo, la unidad instalada en el vehículo o sus componentes, y la tarjeta de conductor, podrá ser retirado del vehículo y ser utilizado como prueba, de conformidad con la normativa nacional que regule el curso dado a las pruebas.

4. Los controladores harán uso, cuando proceda, de la posibilidad de comprobar los tacógrafos y las tarjetas de conductor que se encuentren *in situ* al efectuar un control de los locales de las empresas.

Artículo 39

Formación de los controladores

1. Los Estados miembros velarán por que los controladores reciban la adecuada formación para el análisis de los datos registrados y la comprobación de los tacógrafos con objeto de lograr un control y una ejecución eficaces y armonizados.

2. Los Estados miembros informarán a la Comisión de los requisitos de formación exigidos a sus controladores a más tardar el 2 de septiembre de 2016.

3. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, medidas en las que especificará el contenido de la formación inicial y de la formación continua de los controladores, incluida la formación relativa a las técnicas de selección de controles y de detección de dispositivos de manipulación y fraude. Dichas medidas incluirán directrices destinadas a facilitar la aplicación de las disposiciones pertinentes del presente Reglamento y del Reglamento (CE) n° 561/2006. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 42, apartado 3.

4. Los Estados miembros incluirán el contenido que especifique la Comisión en la formación impartida a los controladores.

Artículo 40

Asistencia mutua

Los Estados miembros se prestarán asistencia mutua en la aplicación del presente Reglamento y en el control de su cumplimiento.

En el marco de dicha asistencia mutua, las autoridades competentes de los Estados miembros, en particular, intercambiarán periódicamente toda la información de que dispongan sobre las infracciones al presente Reglamento en que incurran instaladores y talleres, los tipos de prácticas de manipulación y las sanciones impuestas por dichas infracciones.

Artículo 41

Sanciones

1. Los Estados miembros determinarán, de conformidad con sus respectivas disposiciones constitucionales, el régimen de sanciones por vulneración de las disposiciones del presente Reglamento y adoptarán cuantas medidas sean necesarias para garantizar que dichas sanciones se apliquen. Dichas sanciones deberán ser eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias, y corresponder a las categorías de infracciones establecidas en la Directiva 2006/22/CE.

2. Los Estados miembros notificarán a la Comisión dichas medidas y la normativa en materia de sanciones a más tardar el 2 de marzo de 2016. Notificarán a la Comisión cualquier cambio posterior de dichas medidas.

CAPÍTULO VIII

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 42

Comité

1. La Comisión estará asistida por un comité. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n° 182/2011.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 4 del Reglamento (UE) n° 182/2011.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011.

Si el comité no emite un dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n° 182/2011.

Cuando el dictamen del comité deba obtenerse mediante un procedimiento escrito, se pondrá fin a dicho procedimiento sin resultado si, en el plazo para la emisión del dictamen, el presidente del comité así lo decide o si una mayoría simple de miembros del comité así lo solicita.

Artículo 43

Foro del tacógrafo

1. Se creará un Foro del tacógrafo para contribuir al diálogo sobre cuestiones técnicas relativas a los tacógrafos entre los expertos de los Estados miembros, miembros del Comité a que se refiere el artículo 42 y expertos de terceros países que utilicen tacógrafos en virtud del Acuerdo AETR.

2. Los Estados miembros deberían destacar como expertos en el Foro del tacógrafo a aquellos que participen en el Comité a que se refiere el artículo 42.

3. El Foro del tacógrafo estará abierto a la participación de expertos de terceros países que sean Partes contratantes en el Acuerdo AETR.

4. Se invitará al Foro del tacógrafo a interesados, representantes de fabricantes de vehículos, fabricantes de tacógrafos, interlocutores sociales y al Supervisor Europeo de Protección de Datos.
5. El Foro del tacógrafo aprobará su reglamento interno.
6. El Foro del tacógrafo se reunirá al menos una vez al año.

Artículo 44

Comunicación de medidas nacionales

Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones legales, reglamentarias o administrativas que adopten en el ámbito regulado por el presente Reglamento en los treinta días siguientes a su fecha de adopción y, por primera vez, a más tardar el 2 de marzo de 2015.

Artículo 45

Modificación del Reglamento (CE) n° 561/2006

El Reglamento (CE) n° 561/2006 queda modificado como sigue:

- 1) En el artículo 3 se inserta, tras la letra a), la letra 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, 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;».

- 2) En el artículo 13, el apartado 1 se modifica como sigue:

a) en las letras d), f) y p), los términos «50 kilómetros» se sustituyen por «100 kilómetros»;

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Estrasburgo, el 4 de febrero de 2014.

Por el Parlamento Europeo
El Presidente
M. SCHULZ

- b) en la letra d), el párrafo primero 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 postales en el marco del servicio universal;

(*) DO L 15 de 21.1.1998, p. 14.».

Artículo 46

Medidas transitorias

En caso de que los actos de ejecución a que se refiere el presente Reglamento no se hayan adoptado a fin de que puedan aplicarse en la fecha de aplicación del presente Reglamento, seguirán siendo aplicables, con carácter transitorio, las disposiciones del Reglamento (CEE) n° 3821/85, incluido su anexo IB, hasta la fecha de aplicación de los actos a que se refiere el presente Reglamento.

Artículo 47

Derogación

Queda derogado el Reglamento (CEE) n° 3821/85. Las referencias al Reglamento derogado se entenderán hechas al presente Reglamento.

Artículo 48

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 2 de marzo de 2016, a reserva de las medidas transitorias del artículo 46. No obstante, los artículos 24, 34 y 45 serán aplicables a partir del 2 de marzo de 2015.

Por el Consejo
El Presidente
E. VENIZELOS

ANEXO I

CONDICIONES DE FABRICACIÓN, ENSAYO, INSTALACIÓN Y CONTROL DE TACÓGRAFOS ANALÓGICOS

I. DEFINICIONES

En el presente anexo, se entenderá por:

- a) «aparato de control» o «tacógrafo analógico»:

el aparato destinado a ser instalado en vehículos de carretera, para indicar y registrar automática o semiautomáticamente datos acerca de la marcha de dichos vehículos y de determinados tiempos de actividad de sus conductores;

- b) «constante del aparato de control»:

la característica numérica que da el valor de la señal de entrada necesaria para obtener la indicación y el registro de una distancia recorrida en 1 km; dicha constante deberá expresarse, bien en revoluciones por kilómetro ($k = \dots r/\text{km}$), bien en impulsos por kilómetro ($k = \dots \text{imp}/\text{km}$);

- c) «coeficiente característico del vehículo»:

la característica numérica que da el valor de la señal de salida emitida por la pieza prevista en el vehículo para su conexión con el aparato de control (toma de salida de la caja de cambio en determinados casos, rueda del vehículo en otros casos), cuando el vehículo recorre la distancia de 1 km en condiciones normales de ensayo (véase la parte VI, punto 4, del presente anexo). El coeficiente característico se expresa, bien en revoluciones por kilómetro ($w = \dots r/\text{km}$), bien en impulsos por kilómetro ($w = \dots \text{imp}/\text{km}$);

- d) «circunferencia efectiva de los neumáticos de las ruedas»:

la media de las distancias recorridas por cada una de las ruedas que arrastran el vehículo (ruedas motrices) al realizar una rotación completa. La medida de dichas distancias deberá realizarse en condiciones normales de ensayo (véase la parte VI, punto 4, del presente anexo) y se expresará en la forma « $l = \dots \text{mm}$ ».

II. CARACTERÍSTICAS GENERALES Y FUNCIONES DEL APARATO DE CONTROL

El aparato de control deberá registrar los elementos siguientes:

- 1) distancia recorrida por el vehículo;
- 2) velocidad del vehículo;
- 3) tiempo de conducción;
- 4) otros tiempos de trabajo y tiempos de disponibilidad;
- 5) interrupciones de trabajo y tiempos de descanso diarios;
- 6) apertura de la caja que contiene la hoja de registro;
- 7) en los aparatos electrónicos de control que funcionan mediante señales eléctricas transmitidas eléctricamente desde el sensor de distancia y velocidad, los cortes de alimentación de los aparatos de control (a excepción de los del alumbrado), de la alimentación del sensor de distancia y velocidad y cualquier otro corte en la señal del sensor de distancia y velocidad que sobrepasen las 100 milésimas de segundo.

Para los vehículos utilizados por dos conductores, el aparato de control deberá permitir el registro de los tiempos indicados en el párrafo primero, puntos 3, 4 y 5, simultáneamente y por separado en dos hojas de registro distintas.

III. CONDICIONES DE CONSTRUCCIÓN DEL APARATO DE CONTROL

a) Aspectos generales

1. Para el aparato de control, son obligatorios los dispositivos siguientes:

1.1. Dispositivos indicadores:

- de la distancia recorrida (contador totalizador),
- de la velocidad (cuentarrevoluciones),
- de tiempo (reloj).

1.2. Dispositivos de registro que incluyan:

- un registrador de la distancia recorrida,
- un registrador de la velocidad,
- un registrador de tiempo o varios que se ajusten a las condiciones establecidas en la letra c), punto 4.

1.3. Un dispositivo marcador que registre por separado en la hoja de registro:

- toda apertura del cajetín que contiene la hoja de registro,
- en los aparatos electrónicos de control tal como se definen en la parte II, punto 7, párrafo primero, los cortes de alimentación del aparato que sobrepasen las 100 milésimas de segundo, a excepción de la iluminación, a más tardar en el momento de la realimentación,
- en los aparatos electrónicos de control tal como se definen en la parte II, punto 7, párrafo primero, los cortes de alimentación del generador del sensor de velocidad que sobrepasen las 100 milésimas de segundo y cualquier corte en la señal que llega al sensor de distancia y velocidad.

2. La posible presencia en el aparato de dispositivos distintos de los enumerados en el punto 1 no deberá perturbar el correcto funcionamiento de los dispositivos obligatorios ni dificultar su lectura.

El aparato deberá presentarse a la homologación provisto, en su caso, de dichos dispositivos complementarios

3. Materiales

3.1. Todos los elementos que formen parte del aparato de control deberán estar fabricados con materiales de estabilidad y resistencia mecánica suficientes y de características eléctricas y magnéticas invariables.

3.2. Todo cambio de un elemento del aparato o de la naturaleza de los elementos empleados en su fabricación deberá ser aprobado antes de su utilización, por la autoridad que hubiere homologado el aparato.

4. Medición de la distancia recorrida

Las distancias recorridas podrán sumarse y registrarse:

- bien en marcha adelante y en marcha atrás,
- bien únicamente en marcha adelante.

El posible registro de las maniobras de marcha atrás no debe influir en absoluto en la claridad y precisión de los demás registros.

5. Medición de la velocidad

5.1. El certificado de homologación del modelo establecerá el margen de medida de la velocidad.

5.2. La frecuencia propia y el dispositivo de amortización del mecanismo de medida deberán tener características tales que los dispositivos indicador y registrador de velocidad puedan, en el margen de medida, seguir las aceleraciones hasta 2 m/s^2 , dentro de los límites de tolerancia admitidos.

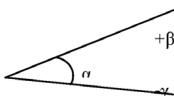
6. Medida del tiempo (reloj)
 - 6.1. El modo del dispositivo para poner nuevamente en hora el reloj deberá estar en el interior de una caja que contenga la hoja de registro, y cada apertura de la misma deberá marcarse automáticamente en la hoja de registro.
 - 6.2. Si el mecanismo de avance de la hoja de registro estuviera accionado por el reloj, la duración de funcionamiento correcto del mismo, después de la nueva colocación, deberá ser superior a un 10 % por lo menos de la duración de registro correspondiente a la carga máxima de hojas del aparato.
7. Iluminación y protección
 - 7.1. Los dispositivos indicadores del aparato deberán ir provistos de una iluminación adecuada que no deslumbre.
 - 7.2. En condiciones normales de utilización, todas las partes internas del aparato deberán estar protegidas contra la humedad y el polvo. Además, deberán protegerse contra el acceso a las mismas con fundas que puedan precintarse.
- b) Dispositivos indicadores:
 1. Indicadores de la distancia recorrida (contador totalizador)
 - 1.1. El valor mínimo del dispositivo indicador de la distancia recorrida deberá ser de 0,1 km. Las cifras que expresen los hectómetros deberán distinguirse claramente de las que expresen los kilómetros completos.
 - 1.2. Las cifras del contador totalizador deberán ser claramente legibles y tener una altura de 4 mm por lo menos.
 - 1.3. El contador totalizador deberá poder indicar hasta 99 999,9 km por lo menos.
 2. Indicador de velocidad (cuentarrevoluciones)
 - 2.1. Dentro del margen de medida, la escala de la velocidad deberá estar graduada uniformemente en 1, 2, 5 o 10 km/h. El valor en velocidad del grado (intervalo comprendido entre dos marcas consecutivas) no deberá exceder del 10 % de la velocidad máxima que figure en la escala.
 - 2.2. El margen de indicación no deberá cifrarse más allá del margen de medida.
 - 2.3. La longitud del intervalo de la graduación correspondiente a una diferencia de velocidad de 10 km/h no deberá ser inferior a 10 mm.
 - 2.4. En un indicador con aguja, la distancia entre la aguja y la esfera no deberá ser superior a 3 mm.
 3. Indicador de tiempo (reloj)

El indicador de tiempo deberá ser visible desde el exterior del aparato y su lectura deberá ser segura, fácil y no ambigua.
- c) Dispositivos de registro
 1. Aspectos generales
 - 1.1. En cada aparato, sea cual fuere la forma de la hoja de registro (banda o disco), deberá preverse una marca que permita la correcta colocación de la hoja de registro, de modo que se garantice la correspondencia entre la hora indicada en el reloj y el marcado horario de la hoja de registro.
 - 1.2. El mecanismo de arrastre de la hoja de registro deberá garantizar su arrastre y la posibilidad de colocarla y retirarla libremente.
 - 1.3. El dispositivo de avance de la hoja de registro, cuando esta tenga forma de disco, será accionado por el mecanismo del reloj. En tal caso, el movimiento de rotación de la hoja de registro será continuo y uniforme, con una velocidad mínima de 7 mm/h, medida en el borde interior de la corona circular que delimita la zona de registro de la velocidad. En los aparatos de banda, cuando el mecanismo de avance de las hojas de registro esté accionado por el mecanismo del reloj, la velocidad de avance rectilíneo será de 10 mm/h por lo menos.
 - 1.4. Los registros de la distancia recorrida, de la velocidad del vehículo y de la apertura de la caja que contiene la hoja de registro deberán ser automáticos.

2. Registro de la distancia recorrida
 - 2.1. Cada distancia de 1 km que se recorra deberá estar representada en el diagrama por una variación de la coordenada correspondiente de por lo menos 1 mm.
 - 2.2. El diagrama de los recorridos deberá leerse con claridad, incluso para velocidades que se sitúen en el límite superior del margen de medida.
 3. Registro de la velocidad
 - 3.1. El indicador de registro de la velocidad deberá tener, en principio, un movimiento rectilíneo y perpendicular a la dirección de desplazamiento de la hoja de registro, sea cual fuere la forma geométrica de la misma. No obstante, se podrá admitir un movimiento curvilíneo del indicador, siempre que se cumplan las condiciones siguientes:
 - el trazo del indicador será perpendicular a la circunferencia media (en el caso de las hojas de registro en forma de disco) o al eje de la zona reservada para el registro de la velocidad (en el caso de las hojas de registro en forma de bandas),
 - la relación entre el radio de curvatura del trazo efectuado por el indicador y la anchura de la zona reservada para el registro de la velocidad no será inferior a 2,4:1, sea cual fuere la forma de la hoja de registro,
 - los distintos trazos de la escala de tiempo deberán cruzar la zona de registro con la forma de una curva de igual radio que el trazo del indicador. La distancia entre los trazos deberá corresponder a una hora de la escala de tiempo como máximo.
 - 3.2. Toda variación de 10 km/h de la velocidad debe estar representada en el diagrama por una variación de 1,5 mm por lo menos de la coordenada correspondiente.
 4. Registro del tiempo
 - 4.1. El aparato de control deberá estar fabricado de tal forma que en períodos de conducción se registren siempre de forma automática y que los demás períodos de tiempo mencionados en el artículo 34, apartado 5, letra b), incisos i), iii) y iv), del Reglamento se puedan registrar por separado mediante un dispositivo de conmutación.
 - 4.2. Las características de los trazos, sus posiciones relativas y, en su caso, los signos previstos en el artículo 34 del presente Reglamento deberán permitir reconocer claramente los distintos tiempos. La naturaleza de los distintos bloques de tiempos estará representada en el diagrama por diferencias de espesor de los trazados correspondientes o por cualquier otro sistema de eficacia por lo menos igual, desde el punto de vista de la legibilidad y de la interpretación del diagrama.
 - 4.3. En el caso de vehículos utilizados por un equipo compuesto por varios conductores, los registros del punto 4.1 deberán efectuarse en hojas de registro distintas, adjudicándosele cada una de ellas a un conductor. En tal caso, el avance de las distintas hojas de registro deberá ser realizado por el mismo mecanismo, o por mecanismos sincronizados.
- d) Dispositivo de cierre
1. La caja que contiene la hoja u hojas de registro y el mando del dispositivo de reposición de la hora deberán estar provistos de una cerradura.
 2. Toda apertura de la caja que contiene la hoja u hojas de registro y el mando del dispositivo de reposición de la hora deberá marcarse automáticamente en la hoja u hojas de registro.
- e) Inscripciones
1. En la esfera del aparato deberán figurar las menciones siguientes:
 - al lado del número indicado por el contador totalizador, la unidad de medida de las distancias, con su símbolo «km»,
 - al lado de la escala de velocidad, la indicación «km/h»,
 - el margen de medida del cuentarrevoluciones con la indicación «Vmin... km/h, Vmáx... km/h». Dicha indicación no será necesaria si figura en la placa descriptiva del aparato.

No obstante, no se aplicarán dichos requisitos a los aparatos de control homologados antes del 10 de agosto de 1970.

2. En la placa descriptiva acoplada al aparato, deberán figurar las indicaciones siguientes, que deberán ser visibles en el aparato instalado:
- nombre y apellidos y domicilio del fabricante del aparato,
 - número de fabricación y año de construcción,
 - marca de homologación del modelo del aparato,
 - la constante del aparato, en la forma «k =... r/km» o «k =... imp/km»,
 - en su caso, el margen de medida de la velocidad, en la forma indicada en el punto 1,
 - si la sensibilidad del instrumento al ángulo de inclinación pudiere influir en las indicaciones proporcionadas por el aparato más allá de las tolerancias admitidas, la orientación admisible del ángulo en la forma siguiente:



en la cual, α represente el ángulo medido a partir de la posición horizontal de la cara anterior (orientada hacia arriba) del aparato para el que se haya ajustado el instrumento y β y γ representan, respectivamente, las diferencias límite admisibles hacia arriba y hacia abajo, con relación al ángulo de calibración α .

f) Errores máximos tolerados (dispositivos indicadores y registradores)

1. En el banco de pruebas, antes de la instalación:
- a) distancia recorrida:
 - $\pm 1\%$ de la distancia real, siendo esta por lo menos igual a 1 km;
 - b) velocidad:
 - ± 3 km/h, con relación a la velocidad real;
 - c) tiempo:
 - ± 2 m por día, con un máximo de 10 min cada 7 días, en caso de que la duración de funcionamiento del reloj después de la reinstalación no sea inferior a dicho período.
2. Al realizarse la instalación:
- a) distancia recorrida:
 - $\pm 2\%$ de la distancia real, siendo esta por lo menos igual a 1 km;
 - b) velocidad:
 - ± 4 km/h, con relación a la velocidad real;
 - c) tiempo:
 - ± 2 min por día, o
 - ± 10 min cada 7 días.
3. Durante la utilización:
- a) distancia recorrida:
 - $\pm 4\%$ de la distancia real, siendo esta por lo menos igual a 1 km;

- b) velocidad:
 - ± 6 km/h, con relación a la velocidad real;
 - c) tiempo:
 - ± 2 min por día, o
 - ± 10 min cada 7 días.
4. Los errores máximos tolerados enumerados en los puntos 1, 2 y 3 serán válidos para temperaturas situadas entre 0 y 40 °C, debiendo tomarse las temperaturas al lado del aparato.
 5. Los errores máximos tolerados enumerados en los puntos 2 y 3 se refieren a medidas realizadas en las condiciones señaladas en la parte VI.

IV. HOJAS DE REGISTRO

a) Aspectos generales

1. Las hojas de registro deberán ser de una calidad que no impida el funcionamiento normal del aparato y que permita que los registros sean indelebles y se puedan leer e identificar con claridad.

Las hojas de registro deberán conservar sus dimensiones y registros en condiciones normales de higrometría y de temperatura.

Además, deberá ser posible inscribir en las hojas de registro, sin deteriorarlas ni impedir la lectura de los registros, las indicaciones mencionadas en el artículo 34 del presente Reglamento.

En condiciones normales de conservación, los registros deberán ser legibles durante por lo menos un año.

2. La capacidad mínima de registro de las hojas de registro, sea cual fuere su forma, deberá ser de veinticuatro horas.

Si varios discos estuvieren unidos entre sí para aumentar la capacidad de registro continuo posible sin intervención del personal, la unión entre los distintos discos deberá realizarse de modo que los registros, al pasar de un disco al otro, no presenten interrupciones ni solapamientos.

b) Zonas de registro y de graduaciones de las mismas

1. Las hojas de registro incluirán las zonas de registro siguientes:

- una zona reservada exclusivamente para las indicaciones relativas a la velocidad,
- una zona reservada exclusivamente para las indicaciones relativas a las distancias recorridas,
- una o varias zonas para las indicaciones relativas a los tiempos de conducción, a los demás tiempos de trabajo y a los tiempos de disponibilidad, a las interrupciones del trabajo y al descanso de los conductores.

2. La zona reservada para el registro de la velocidad deberá estar subdividida de 20 en 20 km/h por lo menos. La velocidad correspondiente deberá estar indicada en cifras en cada línea de dicha subdivisión. El símbolo km/h deberá figurar por lo menos una vez en dicha zona. La última línea de dicha zona deberá coincidir con el límite superior del margen de medida.
3. La zona reservada para el registro de los recorridos deberá estar impresa de modo que se pueda leer fácilmente el número de kilómetros recorridos.
4. La zona o zonas reservadas para el registro de los tiempos contemplados en el punto 1 deberán llevar las indicaciones necesarias para individualizar sin ambigüedad los distintos bloques de tiempo.

c) Indicaciones impresas en las hojas de registro

Cada hoja de registro deberá llevar, impresas, las indicaciones siguientes:

- nombre y apellidos y domicilio o marca del fabricante,

- marca de homologación del modelo de la hoja de registro,
- marca de homologación del modelo o de los modelos de aparatos en los que puede utilizarse la hoja de registro,
- límite superior de la velocidad registrable, impresa en km/h.

Además, cada hoja de registro deberá llevar, impresa, por lo menos una escala de tiempo graduada de tal modo que permita la lectura directa del tiempo en intervalos de 15 min y una fácil determinación de los intervalos de 5 min.

d) Espacio libre para las inscripciones manuscritas

Deberá reservarse un espacio libre en las hojas de registro a fin de que el conductor pueda anotar, por lo menos, las inscripciones siguientes:

- nombre y apellidos del conductor,
- lugar y fecha del comienzo y del final de la utilización de la hoja de registro,
- número o números de la matrícula del vehículo o vehículos a los que se destine el conductor durante la utilización de la hoja de registro,
- lecturas de cuentakilómetros del vehículo o vehículos a los que el conductor está destinado durante la utilización de la hoja de registro,
- hora del cambio de vehículo.

V. INSTALACIÓN DEL APARATO DE CONTROL

1. Los aparatos de control deberán colocarse en los vehículos de modo que, por una parte, el conductor pueda controlar fácilmente desde su sitio el indicador de velocidad, el contador totalizador y el reloj, y que, por otra, todos sus elementos, incluidos los de transmisión, estén protegidos contra cualquier deterioro accidental.
2. Deberá ser posible la adaptación de la constante del aparato al coeficiente característico del vehículo por medio de un dispositivo adecuado denominado adaptador.

Los vehículos con dos o más relaciones de eje trasero deberán llevar un dispositivo de conmutación que reduzca automáticamente dichas relaciones a aquella para la que haya sido adaptado el aparato al vehículo.

3. Después de la verificación del aparato al realizarse la primera instalación, deberá colocarse en el vehículo una placa de instalación bien visible, cerca del aparato o sobre el mismo. Después de cada nueva intervención del instalador o del taller autorizado, si fuere necesaria una modificación del ajuste de la propia instalación, se colocará una nueva placa de instalación en sustitución de la anterior.

La placa de instalación deberá llevar, por lo menos, las indicaciones siguientes:

- nombre y apellidos, dirección o marca del instalador, del taller o del fabricante de vehículos autorizado,
- coeficiente característico del vehículo en la forma «w =... r/km» o «w =... imp/km»,
- circunferencia efectiva de los neumáticos de las ruedas, en la forma «l =... mm»,
- fecha en que se determinó el coeficiente característico del vehículo y en que se midió la circunferencia real de los neumáticos de las ruedas.

4. Precintado

Deberán precintarse los elementos siguientes:

- a) la placa de instalación, salvo que esté sujeta de tal modo que no pueda retirarse sin destruir las inscripciones que figuran en ella;
- b) los extremos de la unión entre el aparato de control y el vehículo;
- c) el adaptador propiamente dicho y su inserción en el circuito;

- d) el dispositivo de conmutación para los vehículos con varias relaciones de puente;
- e) las uniones del adaptador y el dispositivo de conmutación al resto de los elementos de la instalación;
- f) las fundas previstas en la parte III, letra a), punto 7.2;
- g) cualquier cubierta que dé acceso a los medios para adaptar la constante del aparato de control al coeficiente característico del vehículo.

En casos especiales, podrán exigirse otros precintos al homologar el modelo del aparato; en el certificado de homologación deberán figurar los lugares donde se coloquen estos precintos.

Se autoriza la eliminación de los precintos mencionados en el párrafo primero, letras b), c) y e):

- en caso de emergencia,
- con el fin de instalar, ajustar o reparar un dispositivo de limitación de velocidad o cualquier otro dispositivo que contribuya a la seguridad vial,

siempre que el aparato de control siga funcionando de forma fiable y correcta y vuelva a ser precintado por un instalador o taller autorizado inmediatamente después de que se haya instalado el limitador de velocidad o cualquier otro dispositivo que contribuya a la seguridad vial, o en el plazo de siete días en los demás casos. Cualquier rotura de dichos precintos deberá ser objeto de una justificación por escrito, que deberá estar a disposición de la autoridad competente.

5. Los cables que conectan el aparato de control al transmisor deberán estar protegidos por un revestimiento continuo de acero, inoxidable y plastificado, con los extremos engarzados, excepto cuando quede garantizada por otros medios una protección equivalente contra la manipulación (por ejemplo, utilizando un control electrónico mediante cifrado de señales) de manera que pueda detectarse la presencia de cualquier dispositivo innecesario para el correcto funcionamiento del aparato de control y destinado a impedir que funcione con precisión mediante cortocircuito o interrupción o mediante modificación de los datos electrónicos procedentes del sensor de velocidad y distancia. A los efectos del presente Reglamento, se considerará continua toda junta compuesta de conexiones selladas.

El mencionado control electrónico podrá ser sustituido por un control electrónico que garantice que el aparato de control podrá registrar cualquier movimiento del vehículo independientemente de la señal emitida por el sensor de velocidad y distancia.

A los efectos de la aplicación del presente punto, se entiende por vehículos M1 y N1 los definidos en el anexo II, parte A, de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁽¹⁾. En aquellos vehículos que estén equipados con tacógrafos de conformidad con el presente Reglamento y que no estén diseñados para instalar un cable blindado entre los sensores de velocidad y distancia y el aparato de control, se instalará un adaptador lo más cerca posible del aparato de control.

El cable blindado se instalará del adaptador al aparato de control.

VI. VERIFICACIONES Y CONTROLES

Los Estados miembros designarán a los organismos que deban efectuar las verificaciones y controles.

1. Certificación de instrumentos nuevos o reparados

Todo aparato individual, nuevo o reparado, deberá estar certificado, en lo que se refiere a su correcto funcionamiento y a la exactitud de sus indicaciones y registros, dentro de los límites establecidos en la parte III, letra f), punto 1, por medio del precinto previsto en la parte V, punto 4, párrafo primero, letra f).

Los Estados miembros podrán establecer a tal fin la verificación inicial, es decir, el control y la confirmación de que el aparato nuevo o reparado se ajusta al modelo homologado y a las exigencias del Reglamento o delegar la certificación en los fabricantes o en sus mandatarios.

⁽¹⁾ Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

2. Instalación

En el momento de su instalación en un vehículo, el aparato y la instalación en su conjunto deberán ajustarse a las disposiciones relativas a los errores máximos tolerados establecidos en la parte III, letra f), punto 2.

Las pruebas de control correspondientes serán realizadas por el instalador o taller autorizado, bajo su responsabilidad.

3. Controles periódicos

- a) Los controles periódicos de los aparatos instalados en los vehículos tendrán lugar por lo menos cada dos años y se podrán efectuar, entre otros, en el marco de las inspecciones de los vehículos automóviles.

Se controlará, en particular:

- el estado de correcto funcionamiento del aparato,
- la existencia de la marca de homologación en los aparatos,
- la presencia de la placa de instalación,
- la integridad de los precintos del aparato y de los demás elementos de instalación,
- la circunferencia efectiva de los neumáticos.

- b) El control de la observancia de lo dispuesto en la parte III, letra f), punto 3, en relación con los errores máximos tolerados en el uso, se efectuará por lo menos una vez cada seis años, con la posibilidad, para cada Estado miembro, de disponer un plazo más corto para el control de los vehículos matriculados en su territorio. Dicho control llevará consigo, obligatoriamente, la sustitución de la placa de instalación.

4. Determinación de errores

La determinación de los errores de instalación y de uso deberá efectuarse en las condiciones siguientes, que se considerarán condiciones normales de ensayo:

- vehículos vacíos, en condiciones normales de marcha,
 - presión de los neumáticos, conforme a las instrucciones del fabricante,
 - desgaste de los neumáticos, dentro de los límites admitidos por la normativa vigente,
 - movimiento del vehículo: este deberá desplazarse, movido por su propio motor, en línea recta, por una superficie plana a una velocidad de 50 ± 5 km/h. El ensayo también podrá efectuarse, siempre que sea de una exactitud similar, en un banco de pruebas apropiado.
-

ANEXO II

MARCA Y CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN

I. MARCA DE HOMOLOGACIÓN

1. La marca de homologación estará compuesta por:

a) un rectángulo en el que se inscriba la letra «e» minúscula seguida de un número distintivo o de una letra o letras distintivas del país que haya expedido la homologación, con arreglo a lo siguiente:

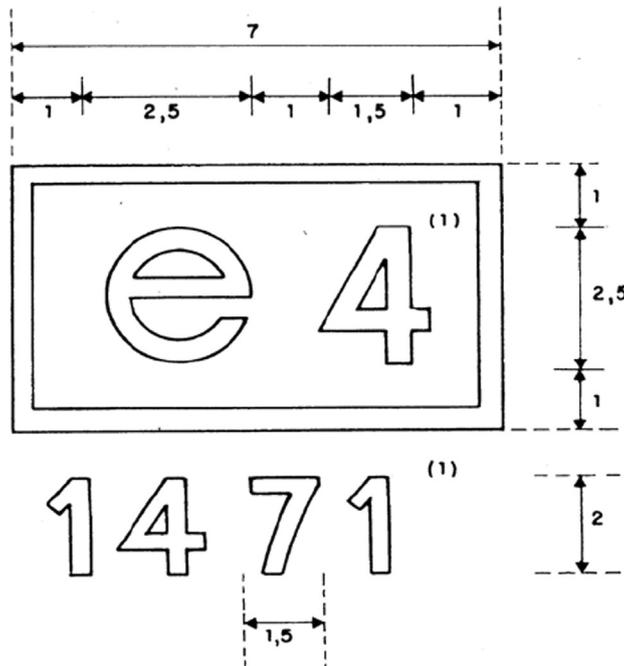
Bélgica	6,
Bulgaria	34,
República Checa	8,
Dinamarca	18,
Alemania	1,
Estonia	29,
Irlanda	24,
Grecia	23,
España	9,
Francia	2,
Croacia	25,
Italia	3,
Chipre	CY,
Letonia	32,
Lituania	36,
Luxemburgo	13,
Hungría	7,
Malta	MT,
Países Bajos	4,
Austria	12,
Polonia	20,
Portugal	21,
Rumanía	19,
Eslovenia	26,
Eslovaquia	27,
Finlandia	17,
Suecia	5,
Reino Unido	11,

y

b) un número de homologación correspondiente al número del certificado de homologación que se haya asignado al prototipo de aparato de control o de la hoja de registro, o al número de la tarjeta de tacógrafo, colocado en cualquier posición cerca del rectángulo.

2. La marca de homologación se colocará en la placa descriptiva de cada aparato y en cada hoja de registro y en cada tarjeta de tacógrafo. Deberá ser indeleble y permanecer claramente legible.

3. Las dimensiones de la marca de homologación, reproducidas a continuación⁽¹⁾, se expresarán en mm, y dichas dimensiones serán las mínimas. Deberá mantenerse las proporciones entre las dimensiones.



⁽¹⁾ Estas cifras figuran únicamente a título indicativo.

II. CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN DE TACÓGRAFOS ANALÓGICOS

El Estado miembro que haya procedido a una homologación expedirá al solicitante un certificado de homologación, extendido de acuerdo con el siguiente modelo. Para la comunicación a los demás Estados miembros de las homologaciones concedidas o de las posibles retiradas, cada Estado miembro utilizará copias de dicho documento.

CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN

Administración competente

Comunicación relativa a (1):

- homologación para un modelo de aparato de control
- retirada de homologación de un modelo de aparato de control
- homologación de un modelo de hoja de registro
- retirada de la homologación de un modelo de hoja de registro

Homologación nº

1. Marca de fábrica o comercial
2. Denominación del modelo
3. Nombre y apellidos del fabricante
4. Dirección del fabricante
5. Presentado para su homologación el
6. Laboratorio de ensayo
7. Fecha y número de ensayo o ensayos
8. Fecha de homologación
9. Fecha de retirada de la homologación
10. Modelo o modelos de aparato de control en los que la hoja va a ser utilizada
11. Lugar
12. Fecha
13. En anexo, documentos descriptivos
14. Observaciones (por ejemplo, la posición de los precintos si procede)

(Firma)

(1) Táchese lo que no proceda.

III. CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN DE TACÓGRAFOS DIGITALES

El Estado miembro que haya procedido a una homologación expedirá al solicitante un certificado de homologación, extendido de acuerdo con el siguiente modelo. Para la comunicación a los demás Estados miembros de las homologaciones concedidas o de las posibles retiradas, cada Estado miembro utilizará copias de dicho documento.

CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN PARA TACÓGRAFOS DIGITALES

Administración competente

Comunicación relativa a ⁽¹⁾:

homologación de: retirada de la homologación de:

- modelo de aparato de control
- componente del aparato de control ⁽²⁾
- tarjeta de conductor
- tarjeta de taller
- tarjeta de empresa
- tarjeta de controlador

.....
Homologación n^o

1. Marca de fábrica o comercial
2. Denominación del modelo
3. Nombre y apellidos del fabricante
4. Dirección del fabricante
5. Presentado para su homologación el
6. Laboratorio(s) de ensayo
7. Fecha y número del informe de laboratorio
8. Fecha de homologación
9. Fecha de retirada de la homologación
10. Modelo o modelos de aparato de control con los que vaya a utilizarse el componente
11. Lugar
12. Fecha
13. En anexo, documentos descriptivos
14. Observaciones

.....
(Firma)

⁽¹⁾ Marque las casillas correspondientes.

⁽²⁾ Especifique el componente de que se trata en la comunicación.