



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 28 de noviembre de 2018
(OR. en)

Expedientes interinstitucionales:

2017/0122(COD)

2017/0121(COD)

2017/0123(COD)

14802/18

ADD 3

TRANS 582

SOC 738

EMPL 552

MI 903

COMPET 823

CODEC 2123

INFORME

De: Secretaría General del Consejo

A: Consejo

N.º doc. prec.: 13205/3/18 REV 3

N.º doc. Ción.: ST 9670/17

Asunto: **Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que se refiere a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que se refiere al posicionamiento mediante tacógrafos**

– Orientación general

Se adjunta, a la atención de las delegaciones, el texto transaccional de la Presidencia relativo a los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

que modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que se refiere a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que se refiere al posicionamiento mediante tacógrafos

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, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Prevía transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) Unas condiciones de trabajo adecuadas para los conductores y unas condiciones comerciales justas para las empresas de transporte por carretera son de vital importancia para la creación de un sector del transporte por carretera seguro, eficiente y socialmente responsable. Para facilitar ese proceso, es esencial que las normas sociales de la Unión aplicables al sector del transporte por carretera sean claras, adecuadas al objetivo que se persigue, fáciles de aplicar y hacer cumplir, y que se apliquen de manera efectiva y coherente en todo el territorio de la Unión.

¹ DO C ... de ..., p. .

² DO C ... de ..., p. .

- (2) Tras evaluar la eficacia y la eficiencia de la aplicación de las normas sociales vigentes de la Unión en el sector del transporte por carretera, y en particular del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo³, se han detectado algunas deficiencias en el marco jurídico vigente. La existencia de normas poco claras e inadecuadas sobre el descanso semanal, las instalaciones de descanso y las pausas en la conducción en equipo y la ausencia de normas sobre el regreso de los conductores a su domicilio conducen a interpretaciones y prácticas de control del cumplimiento divergentes en los Estados miembros. Varios Estados miembros han adoptado recientemente medidas unilaterales que aumentan aún más la inseguridad jurídica y la desigualdad de trato de los conductores y operadores.
- (3) La evaluación ex post del Reglamento (CE) n.º 561/2006 ha confirmado que el control incoherente e ineficaz del cumplimiento de las normas sociales de la Unión se debe principalmente a la falta de claridad de las normas, el uso ineficiente de los instrumentos de control y la insuficiencia de la cooperación administrativa entre los Estados miembros.
- (3 bis) En aras de una mayor claridad y coherencia, debe definirse la exención del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 561/2006 para el uso no comercial de un vehículo.
- (4) Por otro lado, es fundamental contar con unas normas claras y adecuadas que se hagan cumplir de modo uniforme para alcanzar los objetivos estratégicos de mejorar las condiciones de trabajo de los conductores y, en particular, garantizar una competencia no falseada entre los operadores y contribuir a la seguridad vial de todos los usuarios de la carretera.
- (5) El requisito vigente sobre las pausas resulta inadecuado y poco práctico para los conductores de un equipo. Por lo tanto, conviene que el requisito de registrar las pausas se adapte a las características específicas de las operaciones de transporte realizadas por conductores que conduzcan en equipo, sin poner en peligro la seguridad del conductor ni la seguridad vial.

³ 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).

- (6) Los conductores que realizan operaciones de transporte internacional de larga distancia pasan largos períodos alejados de su domicilio. [...] Es necesario disponer que los operadores organicen el trabajo de los conductores de tal manera que los períodos fuera del domicilio no sean excesivamente largos y que los conductores puedan disfrutar de períodos de descanso largos en compensación por los períodos reducidos de descanso semanal. La organización del regreso debe permitir que se alcance un centro de operaciones de la empresa en su Estado miembro de establecimiento o el lugar de residencia del conductor. El operador debe poder demostrar que ha organizado el regreso periódico mediante registros de tacógrafos, registros de servicio de los conductores o pruebas similares.
- (7) [...] Para fomentar el progreso social, conviene especificar el lugar en que pueda disfrutarse del descanso semanal garantizando que los conductores disfruten de condiciones de descanso adecuadas. La calidad del alojamiento resulta de especial importancia durante el descanso semanal normal, que los conductores han de disfrutar fuera de la cabina del vehículo en un alojamiento adecuado que será pagado por el empresario. Sin embargo, cuando el vehículo se encuentre estacionado en un aparcamiento seguro y protegido que cumpla con ciertos criterios fijados para la comodidad de los conductores, los conductores podrán, de forma excepcional, emplear la cabina del vehículo para el descanso y emplear las instalaciones del área, a cargo del empresario. Si no se puede alcanzar ninguna de estas zonas en el Estado miembro en el que se disfruta del descanso semanal, el conductor debe encontrar otro alojamiento adecuado fuera del vehículo.
- (7 bis) Unos aparcamientos seguros y protegidos con instalaciones para el descanso adecuadas son fundamentales para mejorar las condiciones laborales en el sector y preservar la seguridad vial. Por consiguiente, es de la máxima importancia implantar infraestructuras de aparcamientos, que incluyan zonas de descanso, que garanticen unos niveles de protección, seguridad y servicio adecuados. Resulta importante que existan suficientes oportunidades de cofinanciación por parte de la Unión Europea de conformidad con actos jurídicos actuales y futuros de la Unión que establezcan las condiciones de apoyo financiero, para así acelerar y promover la construcción de estas infraestructuras de aparcamientos. Sin embargo, los Estados miembros no tienen obligación de financiar infraestructuras de aparcamientos adicionales en su territorio aparte de las obligaciones actuales en virtud de las directrices de la Unión para infraestructuras de la RTE-T. La Comisión debe publicar la lista actualizada de zonas de descanso seguras que satisfacen las normas mínimas de calidad.

- (8) Los conductores se enfrentan [...] a circunstancias imprevisibles que hacen imposible llegar a un destino deseado para tomar un descanso semanal sin infringir las normas de la Unión. Es deseable facilitar que los conductores puedan hacer frente a esas circunstancias y permitirles que lleguen a su destino para disfrutar de un descanso semanal. Estas circunstancias excepcionales son circunstancias repentinas que resultan inevitables y no se pueden prever, y en las que de forma inesperada se vuelve imposible aplicar la totalidad de las disposiciones del Reglamento durante un breve período de tiempo. Para garantizar un correcto cumplimiento de la normativa, el conductor debe documentar las circunstancias. Además, debe garantizarse mediante una salvaguardia que el tiempo de conducción no sea excesivo [...].
- (9) Para reducir y evitar el control divergente del cumplimiento de la normativa, así como para mejorar la eficacia y la eficiencia del control de su cumplimiento transfronterizo, es fundamental establecer normas claras sobre la cooperación administrativa periódica entre los Estados miembros.
- (10) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la aplicación del Reglamento (CE) n.º 561/2006, deben conferirse competencias de ejecución a la Comisión con objeto de aclarar algunas de las disposiciones de dicho Reglamento y de establecer enfoques comunes sobre su aplicación y el control de su cumplimiento. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011⁴.
- (11) Para mejorar la rentabilidad del control del cumplimiento de las normas sociales, es conveniente aprovechar plenamente el potencial de los sistemas de tacógrafo actuales y futuros. Por consiguiente, procede mejorar las funciones del tacógrafo para poder lograr un posicionamiento más preciso, en particular en las operaciones de transporte internacional. Con el mismo objetivo, debe adelantarse la implantación de los tacógrafos inteligentes en las flotas existentes que operen en el transporte internacional utilizando tacógrafos analógicos o digitales.
- (11 *bis*) En particular, en los vehículos que no vayan equipados con un tacógrafo inteligente, el cruce de las fronteras de los Estados miembros debe registrarse en el tacógrafo en la zona de parada más cercana en la frontera o tras cruzarla.

⁴ Reglamento (UE) n.º 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).

- (11 *ter*) Para garantizar que los conductores, los operadores y las autoridades de control se beneficien lo antes posible de las ventajas de los tacógrafos inteligentes, y en particular del registro automático de los cruces de fronteras, la flota de vehículos existente debe equiparse de dichos aparatos en un plazo adecuado tras la entrada en vigor de las disposiciones técnicas específicas, garantizando así suficiente tiempo para su preparación.
- (11 *quater*) Para reducir la carga que supone para operadores y autoridades de control el que un agente de control desprecinte el tacógrafo a efectos de control, deberá permitirse que el agente vuelva a precintarlo en determinadas circunstancias debidamente documentadas.
- (11 *quinquies*) Es importante que los transportistas por carretera con sede en terceros países estén sujetos a reglamentos equivalentes a esta legislación al realizar operaciones de transporte por carretera en el territorio de la UE. La Comisión debe evaluar el cumplimiento de este principio a escala de la UE y proponer soluciones adecuadas que negociará la UE en el contexto del AETR.
- (12) Por tanto, deben modificarse en consecuencia los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) n.º 561/2006 se modifica como sigue:

1) [...] En el artículo 4, se añaden las letras r) y s) siguientes:

- «r) "transporte no comercial": todo transporte por carretera, excepto el transporte por cuenta ajena o por cuenta propia, por el que no se recibe remuneración alguna directa ni indirecta y que no genera directa ni indirectamente ningún tipo de ingresos para el conductor del vehículo u otros y en el que no existe vínculo con una actividad profesional o comercial;

⁵ 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).

s) "zona específica": una zona segura, que dispone de instalaciones sanitarias y para el descanso adecuadas, y que cumple con los requisitos concretos detallados en el anexo del presente Reglamento.».

2) El artículo 6, apartado 5, se sustituye por el texto siguiente:

«El conductor deberá registrar como "otro trabajo" cualquier período contemplado 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" con arreglo al artículo 3, letra b), de la Directiva 2002/15/CE, de conformidad con el artículo 34, apartado 5, letra b), inciso iii), del Reglamento (UE) n.º 165/2014. Este registro deberá introducirse manualmente en una hoja de registro, en una impresión o utilizando los recursos manuales de introducción de datos del aparato de control.».

3) En el artículo 7, se añade el párrafo tercero siguiente:

«Un conductor que participe en la conducción en equipo podrá [...] hacer una pausa de 45 minutos en un vehículo conducido por otro conductor, a condición de que el conductor que haga la pausa no participe en la asistencia al conductor que conduzca el vehículo.».

4) El artículo 8 se modifica como sigue:

a) el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«6. En el transcurso de cuatro semanas consecutivas el conductor tendrá que tomar al menos cuatro períodos de descanso semanal, de los cuales al menos dos deben ser períodos de descanso semanal normal. [...]

Los períodos de descanso semanal reducido se compensarán con un período de descanso equivalente tomado en una sola vez antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana de que se trate. En el caso de que se tomen dos períodos consecutivos de descanso semanal reducido, el siguiente período de descanso semanal deberá ir precedido o seguido de un período de descanso tomado como compensación.

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.»;

[...]

c) [...] el apartado 8 se sustituye por el texto siguiente:

«8. Cuando el conductor así lo decida, 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 este vaya adecuadamente equipado para el descanso de cada uno de los conductores y esté estacionado.

Los períodos de descanso semanal normal y cualquier descanso semanal de más de 45 horas que se tomen en compensación por períodos previos de descanso semanal reducido no podrán tomarse en un vehículo. [...]

No obstante lo dispuesto en el párrafo segundo, el período de descanso semanal podrá disfrutarse en el vehículo siempre que:

- el vehículo se encuentre estacionado en una zona específica, con aparcamientos seguros para vehículos comerciales e instalaciones de servicios que cumplan los requisitos mínimos establecidos en el anexo; y
- la cabina cumpla los requisitos mínimos establecidos en el anexo.

Hasta [DO: dieciocho meses tras la entrada en vigor] el vehículo también podrá estar estacionado en un aparcamiento normal con instalaciones sanitarias, siempre que la cabina cumpla los requisitos establecidos en el anexo.

La Comisión especificará con más detalle, mediante actos de ejecución, las condiciones que se han cumplir para invocar esta excepción al estacionar en una zona específica. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 24, apartado 2 *bis*.

A más tardar el [DO: seis meses tras la entrada en vigor del presente Reglamento de modificación], los Estados miembros comunicarán a la Comisión la localización de las zonas específicas disponibles en sus territorios y notificarán posteriormente cualquier cambio respecto de esta información. La Comisión hará pública una lista de zonas específicas en una única página web oficial que mantendrá actualizada.

A más tardar el [DO: dos años después de la entrada en vigor del presente Reglamento de modificación], la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la disponibilidad de dichas zonas específicas. El informe incluirá información sobre el número y la ubicación de las zonas específicas, sobre su capacidad y utilización y sobre la demanda de lugares o instalaciones adicionales. El informe también incluirá una evaluación de las medidas emprendidas o previstas por los Estados miembros. Sobre la base de este informe, la Comisión propondrá, si procede, medidas destinadas a aumentar el número y mejorar la calidad de las zonas específicas o medidas por las que se revisen las disposiciones del cuarto apartado para disfrutar de los períodos semanales de descanso en el vehículo.

Todos los gastos de alojamiento fuera del vehículo, así como cualquier cargo resultante del uso de una zona específica, serán pagados por el empresario.»;

d) se inserta el apartado siguiente:

«8 *bis*. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores de tal manera que puedan [...] regresar a uno de los centros de operaciones en el Estado miembro de establecimiento de su empleador o al lugar de residencia del conductor dentro de cada período de cuatro semanas consecutivas, a fin de disfrutar al menos de un período de descanso semanal normal o de un descanso semanal de más de 45 horas como compensación por un descanso semanal reducido. Sin embargo, en el supuesto de que un conductor haya disfrutado de dos períodos consecutivos de descanso semanal reducido sin regresar, la empresa de transporte organizará el trabajo del conductor de tal manera que pueda regresar al término de la tercera semana.

La empresa documentará de qué modo da cumplimiento a esta obligación y conservará esta documentación en sus locales a fin de presentarla cuando la soliciten las autoridades de control.».

5) En el artículo 9, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

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

6) [...] El artículo 12 se sustituye por el texto siguiente:

«[...] 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 lo dispuesto en los artículos 6 a 9 en la medida necesaria para garantizar la seguridad de las personas, del vehículo o de su carga. Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera, el conductor podrá, en circunstancias excepcionales, apartarse también de lo dispuesto en el artículo 6, apartados 1 y 2, y el artículo 8, apartado 2, superando el tiempo de conducción máximo diario y semanal hasta en una hora para llegar al centro de operaciones de su empleador para disfrutar de un descanso semanal. El conductor deberá señalar el motivo de la excepción manualmente 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 a destino o al punto de parada adecuado.».

7) El artículo 13, apartado 1, se modifica como sigue:

a) la letra e) se sustituye por el texto siguiente:

«e) vehículos que operen exclusivamente en islas o regiones aisladas del resto del territorio nacional con una superficie no superior a 2300 kilómetros cuadrados y que no estén conectadas al resto del territorio nacional por un puente, vado o túnel abierto a los vehículos de motor, ni limiten con ningún otro Estado miembro.»;

b) se añade la letra q) siguiente:

«q) vehículos usados para transportar hormigón preamasado.».

8) En el artículo 14, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. En casos de urgencia, los Estados miembros podrán establecer, en circunstancias excepcionales, una excepción temporal que no exceda de treinta días, que se justificará debidamente y se notificará inmediatamente a la Comisión.».

9) El artículo 15 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 15

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

9 bis) En el artículo 16, apartado 3, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) contener todas las indicaciones mencionadas en el apartado 2 para un período mínimo que comprenda el día de control y los 56 días anteriores; dichas indicaciones se actualizarán a intervalos regulares cuya duración no superará un mes;».

10) En el artículo 19, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento y del Reglamento (UE) n.º 165/2014 y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Dichas sanciones deberán ser eficaces, proporcionadas a la gravedad de las infracciones determinada de conformidad con el anexo III de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁶, disuasorias y no discriminatorias. Ninguna infracción del presente Reglamento y del Reglamento (UE) n.º 165/2014 será objeto de más de una sanción o procedimiento administrativo. Los Estados miembros notificarán a la Comisión esas medidas y el régimen de sanciones antes de la fecha mencionada en el artículo 29, párrafo segundo. Asimismo, notificarán sin demora toda modificación posterior de estos. La Comisión informará a los Estados miembros en consecuencia.».

11) El artículo 22 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros cooperarán estrechamente entre sí y se prestarán asistencia mutua sin demoras injustificadas para facilitar la aplicación coherente del presente Reglamento y el control efectivo de su cumplimiento, de acuerdo con los requisitos establecidos en el artículo 8 de la Directiva 2006/22/CE.»;

b) en el apartado 2, se añade la letra c) siguiente:

«c) otra información específica, como la clasificación de riesgos de la empresa, que pueda tener consecuencias sobre el cumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento.»;

⁶ Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) n.º 3820/85 y (CEE) n.º 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 35).

c) se insertan los apartados 3 *bis* y 3 *ter* siguientes:

«3 *bis*. A efectos del intercambio de información en el marco del presente Reglamento, los Estados miembros utilizarán los organismos de enlace intracomunitario designados de conformidad con el artículo 7 de la Directiva 2006/22/CE.

3 *ter*. La cooperación y asistencia mutuas a nivel administrativo se prestarán gratuitamente.».

11 *bis*) En el artículo 24 se inserta el apartado siguiente:

«2 *bis*. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.».

12) En el artículo 25, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. En los casos a que se refiere la letra b) del apartado 1, la Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan planteamientos comunes de conformidad con el procedimiento de examen [...] a que se refiere el artículo 24, apartado 2 *bis*.».

13) Se añade el anexo siguiente:

«ANEXO

- A. Requisitos mínimos de seguridad, protección y servicios de las zonas específicas a que hace referencia el artículo 8, apartado 8, párrafo 3
 - 1. Detección y prevención de intrusiones
 - 2. Iluminación y visibilidad
 - 3. Punto de contacto y procedimientos de emergencia
 - 4. Instalaciones sanitarias
 - 5. Posibilidades de compra de comida y bebida
 - 6. Conexiones que posibiliten la comunicación
 - 7. Fuente de alimentación en cada plaza de aparcamiento
- B. Requisitos mínimos de la cabina a que hace referencia el artículo 8, apartado 8, párrafo 3
 - 1. Cama con colchón para cada conductor
 - 2. Calefacción y aire acondicionado independientes del motor
 - 3. Cortina que impida el paso de la luz
 - 4. Compartimento de almacenaje accesible desde la cabina
 - 5. Frigorífico integrado para la conservación de alimentos
 - 6. Mesa plegable
 - 7. Asientos regulables

8. Sistema de alarma antirrobo
9. Energía eléctrica.».

Artículo 2

El Reglamento (UE) n.º 165/2014 se modifica como sigue:

-1) En el artículo 1, apartado 1, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«1. El presente Reglamento establece las obligaciones y requisitos relacionados con la fabricación, instalación, utilización, ensayo y control de los tacógrafos empleados en el transporte por carretera, a fin de comprobar la observancia de las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006, la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁷ y la Directiva 92/6/CEE del Consejo⁸, la Directiva 92/106/CEE del Consejo⁹, el Reglamento (CE) n.º 1072/2009, el Reglamento (CE) n.º 1073/2009, la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE, en lo que se refiere al desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera, así como de la Directiva xxx/xx/UE por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera.*».

* Nota: las referencias a las normas sobre desplazamiento de trabajadores deberán adaptarse en función del texto transaccional definitivo de los expedientes correspondientes.

⁷ 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).

⁸ 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).

⁹ Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

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

- «4. A más tardar cuatro años después del final del año en que entren en vigor* las disposiciones específicas mencionadas en el artículo 11, apartado primero, segunda frase, que contienen especificaciones para el registro de los cruces de frontera y actividades adicionales, todos los vehículos que circulen en un Estado miembro distinto de aquel en el que estén matriculados y que estén provistos de un tacógrafo que no cumpla las especificaciones establecidas en dichas disposiciones específicas, deberán equiparse de un tacógrafo inteligente de conformidad con lo dispuesto en los artículos 8, 9 y 10 del presente Reglamento.».

* [NOTA: se espera que sea a finales de 2024.]

-1 *ter*) El artículo 7 se sustituye por el texto siguiente:

«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 de lo dispuesto en este y en el Reglamento (CE) n.º 561/2006, la Directiva 2002/15/CE, la Directiva 92/6/CEE del Consejo, la Directiva 92/106/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 1072/2009, el Reglamento (CE) n.º 1073/2009, la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE en lo que se refiere al desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera, y de la Directiva xxx/xxx/UE por la que se fijan normas específicas con relación a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE en lo que se refiere al desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, conforme a lo establecido en el Reglamento (UE) 2016/679 y la Directiva [...] 2002/58/CE, y se realice bajo la supervisión de la autoridad de control del Estado miembro a que se refiere el artículo 51 del Reglamento (UE) 2016/679.

2. Los Estados miembros velarán en particular por que se protejan los datos personales de cualquier uso distinto de los estrictamente vinculados a los actos jurídicos contemplados en 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;
 - el uso de comunicaciones remotas a efectos de control con arreglo al artículo 9, el uso de tacógrafos con interfaz con arreglo al artículo 10, el intercambio electrónico de información sobre tarjetas de conductor con arreglo al artículo 31, y en particular los intercambios transfronterizos 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 contemplados en el apartado 1.
 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.»
- 1) El artículo 8, apartado 1, se modifica como sigue:
 - a) [...] el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«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 vez que el vehículo cruce la frontera de un Estado miembro;
 - cada vez que el vehículo realice operaciones de carga o descarga;
 - cada tres horas de tiempo de conducción acumulado, y

- el lugar de finalización del período de trabajo diario.»;

b) en el párrafo segundo se añade la siguiente frase:

«Sin embargo, el registro de los cruces de frontera y de las actividades adicionales mencionadas en el segundo y tercer guion del párrafo primero afectará a vehículos matriculados en un Estado miembro¹⁰ por primera vez dos años* después de la entrada en vigor de las disposiciones específicas mencionadas en la segunda frase del primer apartado del artículo 11, sin perjuicio de la obligación de retroadaptar más adelante determinados vehículos de conformidad con el artículo 3, apartado 4.».

* [NOTA: se espera que sea a más tardar en junio de 2022.]

1 *bis*) El artículo 9 se modifica como sigue:

a) en el apartado 2, la primera frase se modifica como sigue:

«Cuatro años tras la entrada en vigor de las disposiciones específicas mencionadas en el artículo 11, apartado 1, segunda frase, que contienen especificaciones para el registro del cruce de fronteras y de las actividades adicionales a que se refieren el segundo y tercer guion del artículo 8, apartado 1, 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.»;

¹⁰ NOTA: otras disposiciones de estos Reglamentos que contengan una referencia similar a una fecha de matriculación de un vehículo se armonizarán con esta precisión complementaria («en un Estado miembro»).

b) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. La comunicación mencionada en el apartado 1 solo se establecerá con el tacógrafo cuando así lo solicite el aparato de las autoridades de control. Dicha comunicación estará protegida a fin de garantizar la integridad de los datos y la autenticación de los aparatos de control y de comprobación. El acceso a los datos comunicados estará restringido a las autoridades de control que estén habilitadas para controlar las infracciones de los actos jurídicos contemplados en el artículo 7, apartado 1, y del presente Reglamento y a los talleres, siempre que sea necesario para comprobar el correcto funcionamiento del tacógrafo.»;

c) en el apartado 4 se añade el guion siguiente:

«- superación del tiempo máximo de conducción.».

1 bis bis) En el artículo 10, se añade el apartado siguiente:

2. «Los tacógrafos de vehículos matriculados por primera vez en un Estado miembro dos años* después de la entrada en vigor de las disposiciones específicas mencionadas en el artículo 11, apartado 1, segunda frase, que contienen especificaciones para el registro del cruce de fronteras y de actividades adicionales, estarán equipados con la interfaz a que hace referencia el apartado 1.».

* [NOTA: se espera que sea a más tardar en junio de 2022.]

1 bis ter) En el artículo 11, tras la primera frase del primer apartado, se inserta la siguiente frase:

«La Comisión pondrá en vigor los actos de ejecución que estipulen las disposiciones detalladas para la aplicación uniforme de la obligación de registrar y almacenar dato relativos a cualquier cruce de fronteras y actividad adicional del vehículo a que hacen referencia el segundo y tercer guion del artículo 8, apartado 1, a más tardar [DO: doce meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento de modificación].».

1 *bis quater*) En el artículo 22, apartado 5, los dos últimos párrafos se sustituyen por el texto siguiente:

«Los precintos retirados o rotos serán sustituidos por un instalador o taller autorizado sin demoras indebidas, y a más tardar siete días después de su retirada. Cuando los precintos hayan sido retirados o rotos a efectos de control, podrán ser sustituidos por un agente de control que esté en posesión de un equipo de precintado y una marca especial única, sin demoras indebidas.

Cuando un agente de control retire un precinto, deberá insertarse la tarjeta de control en el tacógrafo desde el momento de la retirada hasta que finalice la inspección, aun en caso de colocación de un nuevo precinto. El agente de control expedirá una declaración escrita en la que se incluirá al menos la siguiente información:

- número de identificación del vehículo;
- nombre del agente de control;
- autoridad de control y Estado miembro;
- número de la tarjeta de control;
- número del precinto retirado;
- fecha y hora de la retirada del precinto;
- número del nuevo precinto, en caso de que el agente de control coloque uno nuevo.

Antes de sustituir los precintos, un taller autorizado procederá a la verificación y calibración del tacógrafo, exceptuando cuando el precinto haya sido retirado o roto a efectos de control y sustituido por un agente de control.».

1 *bis quinquies*) En el artículo 26, se añade el apartado siguiente:

«7 *bis*. La autoridad competente del Estado miembro emisor podrá exigir a un conductor que sustituya la tarjeta de conductor por una nueva cuando sea necesario para cumplir con las especificaciones técnicas pertinentes.».

1 *ter*) En el artículo 34, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«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, o si es necesario introducir el símbolo tras haber cruzado una frontera. No podrá utilizarse ninguna hoja de registro o tarjeta de conductor durante un período mayor que aquel para el que se hubiera previsto.».

1 *quater*) En el artículo 34, apartado 6, se añade la siguiente letra f):

«f) los símbolos de los países en que comience y termine su período de trabajo diario. El conductor también introducirá el símbolo del país en el que entre después de cruzar una frontera de un Estado miembro al principio de la primera parada del conductor en ese Estado miembro. Dicha primera parada se realizará en el lugar de parada más cercano a la frontera o una vez cruzada la frontera. Cuando el cruce de la frontera de un Estado miembro se produzca en un transbordador o tren, el conductor introducirá el símbolo del país en el puerto o la estación de llegada.».

2) En el artículo 34, apartado 7, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«7. El conductor introducirá en el tacógrafo digital los símbolos de los países en que comience y termine su período de trabajo diario [...].

Un año después de la entrada en vigor de las disposiciones específicas mencionadas en el artículo 11, apartado 1, segunda frase, que contienen especificaciones que permiten introducir y almacenar datos de cruce de fronteras, el conductor también introducirá el símbolo del país en el que entre el conductor después de cruzar una frontera de un Estado miembro al principio de la primera parada del conductor en ese Estado miembro. Dicha primera parada se realizará en el lugar de parada más cercano a la frontera o una vez cruzada la frontera. Cuando el cruce de la frontera de un Estado miembro se produzca en un transbordador o tren, el conductor introducirá el símbolo del país en el puerto o la estación de llegada.

Los Estados miembros podrán obligar a los conductores de vehículos que efectúen transportes dentro de su territorio a que añadan al símbolo del país especificaciones geográficas más detalladas, siempre que esos Estados miembros hayan notificado esas especificaciones a la Comisión antes del 1 de abril de 1998.».

3) El artículo 36 se modifica como sigue:

a) el apartado 1, inciso i), se sustituye por el texto siguiente:

«i) las hojas de registro del día en curso y los cincuenta y seis días anteriores,»;

b) el apartado 1, inciso iii), se sustituye por el texto siguiente:

«iii) cualquier registro manual o documento impreso realizados durante el día en curso y los cincuenta y seis días anteriores»;

c) el apartado 2, inciso ii), se sustituye por el texto siguiente:

«ii) cualquier registro manual o documento impreso realizados durante el día en curso y los cincuenta y seis días anteriores»;

Artículo 3

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

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

El artículo 1, apartado 9 *bis*, y el artículo 2, apartado 3, serán de aplicación a partir del 31.12.2024. Hasta esa fecha se aplicarán el artículo 16, apartado 3, letra a), del Reglamento (CE) n.º 561/2006 y el artículo 36, apartado 1, incisos i) y ii), y apartado 2, inciso ii), del Reglamento (UE) n.º 165/2014, en su redacción anterior a las modificaciones introducidas por el presente Reglamento.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo

El Presidente / La Presidenta

Por el Consejo

El Presidente / La Presidenta
