



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 26 de junio de 2026
(OR. en)

6829/26
ADD 2

LIMITE

UK 46

Expediente interinstitucional:
2026/0058 (NLE)

ACTOS LEGISLATIVOS Y OTROS INSTRUMENTOS

Asunto: Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

PARTE A

REQUISITOS PARA LOS TRANSPORTISTAS DE MERCANCÍAS POR CARRETERA:
ACCESO A LA PROFESIÓN DE TRANSPORTISTA
DE MERCANCÍAS POR CARRETERA Y SU EJERCICIO

ARTÍCULO 1

Ámbito de aplicación

La presente parte regula el acceso a la profesión de transportista de mercancías por carretera y su ejercicio y se aplicará a todos los transportistas de mercancías por carretera de una Parte que se dediquen al transporte de mercancías dentro del ámbito de aplicación de los artículos 276 y 277 del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 2

Definiciones

A efectos de la presente parte, se entenderá por:

- a) «autorización para el ejercicio de la profesión de transportista de mercancías por carretera»: la decisión administrativa que autorice a una persona física o jurídica que cumpla las condiciones establecidas en la presente parte a ejercer la profesión de transportista de mercancías por carretera;
- b) «autoridad competente»: la autoridad nacional, regional o local de una Parte que, para autorizar el ejercicio de la profesión de transportista de mercancías por carretera, comprueba si una persona física o jurídica cumple las condiciones establecidas en la presente parte y que está facultada para conceder, suspender o retirar una autorización para el ejercicio de la profesión de transportista de mercancías por carretera; y
- c) «residencia habitual»: el lugar en el que una persona viva habitualmente, es decir, durante por lo menos ciento ochenta y cinco días por cada año civil, por razón de vínculos personales que revelen lazos estrechos entre la persona y el lugar en que habita.

ARTÍCULO 3

Requisitos para ejercer la profesión de transportista de mercancías por carretera

Las personas físicas o jurídicas que ejerzan la profesión de transportista de mercancías por carretera deberán:

- a) tener un establecimiento efectivo y fijo en una Parte, tal como se establece en el artículo 5 de la presente parte;
- b) gozar de honorabilidad, tal como se establece en el artículo 6 de la presente parte;
- c) tener la capacidad financiera adecuada según lo establecido en el artículo 7 de la presente parte; y
- d) poseer la competencia profesional requerida, tal como se establece en el artículo 8 de la presente parte.

ARTÍCULO 4

Gestor de transporte

1. Todo transportista de mercancías por carretera nombrará al menos a una persona física como gestor de transporte, para que dirija de forma efectiva y permanente sus actividades de transporte, que cumpla los requisitos establecidos en el artículo 3, letras b) y d), y que:

- a) tenga un vínculo real con el transportista de mercancías por carretera, como el de ser empleado, director, propietario o accionista del mismo o el de administrarlo, o sea esa misma persona; y

- b) resida en la Parte en cuyo territorio esté establecido el transportista de mercancías por carretera.

2. Si una persona física o jurídica no cumple el requisito de competencia profesional, las autoridades competentes podrán autorizarla a ejercer la profesión de transportista de mercancías por carretera sin haber nombrado a un gestor de transporte con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1, a condición de que:

- a) la persona física o jurídica nombre a una persona física residente en la Parte de establecimiento del transportista de mercancías por carretera que cumpla los requisitos establecidos en el artículo 3, letras b) y d), y tenga derecho por contrato a desempeñar funciones de gestor de transporte por cuenta de la empresa;
- b) el contrato que vincula a la persona física o jurídica con la persona a que se refiere la letra a) precise las tareas que dicha persona debe ejecutar de manera efectiva y permanente e indique sus responsabilidades como gestor de transporte. Las tareas que habrán de determinarse de modo específico incluirán, en particular, las relacionadas con la gestión del mantenimiento de los vehículos, la verificación de los contratos y documentos de transporte, la contabilidad básica, la asignación de las cargas o de los servicios a los conductores y vehículos y la verificación de los procedimientos en materia de seguridad;
- c) la persona a que se refiere la letra a) pueda dirigir, en calidad de gestor de transporte, las actividades de transporte de hasta cuatro transportistas de mercancías por carretera distintos efectuadas con una flota total máxima combinada de cincuenta vehículos; y

- d) la persona a que se refiere la letra a) emprenda las tareas precisadas únicamente en el interés de la persona física o jurídica y ejerza su responsabilidad independientemente de cualquier persona física o jurídica para la que lleve a cabo operaciones de transporte.
3. Una Parte podrá decidir que un gestor de transporte nombrado con arreglo al apartado 1 no pueda, además, ser nombrado de conformidad con el apartado 2, o que solo pueda serlo en relación con un número limitado de personas físicas o jurídicas o una flota de vehículos menor que la indicada en el apartado 2, letra c).
4. La persona física o jurídica comunicará a la autoridad competente el gestor o los gestores de transporte nombrados.

ARTÍCULO 5

Condiciones respecto del requisito de establecimiento

A fin de cumplir el requisito de establecimiento efectivo y fijo en la Parte de establecimiento, la persona física o jurídica deberá reunir las siguientes condiciones:

- a) tener locales en los que pueda acceder a los originales de los documentos principales de la empresa, ya sea en formato electrónico o en cualquier otro formato, en particular sus contratos de transporte, los documentos relativos a los vehículos a disposición de la persona física o jurídica, documentos contables, documentos de gestión del personal, contratos laborales, documentos de la seguridad social, documentos que contengan datos relativos a los viajes, los tiempos de conducción y los períodos de descanso, y cualquier otro documento al que deba poder acceder la autoridad competente para comprobar el cumplimiento de las condiciones establecidas en la presente Parte;

- b) estar inscrita en el registro de sociedades mercantiles de esa Parte o en un registro similar cuando así lo exija el Derecho nacional;
- c) tributar por sus ingresos y, cuando así lo exija el Derecho nacional, tener asignado un número de identificación a efectos del IVA;
- d) una vez concedida la autorización, disponer de uno o más vehículos matriculados o puestos en circulación y autorizados para ser utilizados con arreglo a la legislación de esa Parte, ya sea en plena propiedad, ya en virtud de otro título, por ejemplo, un contrato de compraventa a plazos, un contrato de arrendamiento o uno de arrendamiento financiero (*leasing*);
- e) ejercer efectiva y permanentemente sus actividades administrativas y comerciales con el equipamiento e instalaciones adecuados en los locales mencionados en la letra a) situados en esa Parte, y dirigir efectiva y permanentemente sus operaciones de transporte utilizando los vehículos mencionados en la letra f) con el equipamiento técnico adecuado situado en esa Parte; y
- f) disponer regularmente de forma continuada de un número de vehículos que cumplan las condiciones expuestas en la letra d) y de conductores cuya base se encuentre normalmente en un centro de operaciones de esa Parte, de manera proporcionada al volumen de las operaciones de transporte que realice la empresa.

ARTÍCULO 6

Condiciones que han de respetarse en materia de honorabilidad

1. Con sujeción a lo dispuesto en el apartado 2, las Partes determinarán las condiciones que deben cumplir las personas físicas o jurídicas y los gestores de transporte a fin de cumplir el requisito de honorabilidad.

Para determinar si una persona física o jurídica ha cumplido ese requisito, las Partes considerarán la conducta de las personas físicas o jurídicas, sus gestores de transporte, sus directores ejecutivos y cualquier otra persona pertinente que pueda determinar la Parte en cuestión. Toda referencia que se haga en el presente artículo a condenas, sanciones o infracciones incluirá las de la propia persona física o jurídica, sus gestores de transporte, sus directores ejecutivos y cualquier otra persona pertinente que pueda determinar la Parte.

Entre las condiciones mencionadas en el presente apartado figurarán, como mínimo, las siguientes:

- a) que no exista ningún motivo importante para dudar de la honorabilidad del gestor de transporte o del transportista de mercancías por carretera, como la imposición de condenas o sanciones por cualquier infracción grave de la normativa nacional en vigor en los ámbitos de:
 - i) el Derecho mercantil;
 - ii) el Derecho en materia de insolvencia;
 - iii) las condiciones de remuneración y de trabajo de la profesión;

- iv) el tráfico por carretera;
 - v) la responsabilidad profesional;
 - vi) la trata de seres humanos o el tráfico de estupefacientes; y
 - vii) la legislación fiscal; y
- b) que el gestor de transporte o el transportista de mercancías por carretera no haya sido, en una o ambas Partes, condenado por una infracción penal grave ni lo hayan sancionado por una infracción grave de las normas de los artículos 278 a 282 del presente Acuerdo o de la normativa nacional, relativas, en particular, a:
- i) tiempo de conducción y períodos de descanso de los conductores, tiempo de trabajo e instalación y utilización de aparatos de control;
 - ii) peso y dimensiones máximos de los vehículos comerciales utilizados en el tráfico internacional;
 - iii) cualificación inicial y formación continua de los conductores;
 - iv) idoneidad para la circulación por carretera de los vehículos de transporte, incluidas las inspecciones técnicas obligatorias de los vehículos de motor;
 - v) acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera;
 - vi) seguridad del transporte de mercancías peligrosas por carretera;

- vii) instalación y utilización de limitadores de velocidad en determinadas categorías de vehículos;
- viii) permiso de conducir;
- ix) acceso a la profesión;
- x) transporte de animales;
- xi) desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera;
- xii) legislación aplicable a las obligaciones contractuales; y
- xiii) viajes cuyos lugares de carga y descarga estén situados en la otra Parte.

2. A efectos de lo establecido en el apartado 1, párrafo tercero, letra b), del presente artículo, cuando se haya condenado en una o en ambas Partes al gestor de transporte o al transportista de mercancías por carretera por una infracción penal grave, o se le haya sancionado por una de las infracciones más graves establecidas en el apéndice 27-A-1-1, la autoridad competente de la Parte de establecimiento instruirá y completará, de manera apropiada y en el momento oportuno, un procedimiento administrativo, que incluirá, en su caso, una inspección *in situ* en los locales de la persona física o jurídica afectada.

Durante el procedimiento administrativo, la autoridad competente determinará si, por circunstancias concretas, la pérdida de honorabilidad constituiría una respuesta desproporcionada en ese caso específico. En dicha determinación, la autoridad competente tendrá en cuenta el número de infracciones graves de las normas contempladas en el apartado 1, párrafo tercero, del presente artículo, así como el número de infracciones más graves establecidas en el apéndice 27-A-1-1, por las que se haya condenado o sancionado al gestor de transporte o al transportista de mercancías por carretera. Tal conclusión será debidamente motivada y justificada.

En caso de que la autoridad competente concluya que la pérdida de honorabilidad sería una respuesta desproporcionada, decidirá que la persona física o jurídica afectada mantenga su honorabilidad. En caso de que la autoridad competente no concluya que la pérdida de honorabilidad sería una respuesta desproporcionada, la condena o sanción acarreará la pérdida de honorabilidad.

3. Además de la lista de infracciones más graves que figura en el apéndice 27-A-1-1, las infracciones graves que figuran en el apéndice 27-A-1-1 *bis* pueden acarrear la pérdida de honorabilidad.

4. El requisito de honorabilidad no se considerará cumplido mientras no se haya adoptado una medida de rehabilitación o cualquier otra medida de efecto equivalente al amparo de las disposiciones pertinentes del Derecho nacional de las Partes.

ARTÍCULO 7

Condiciones respecto del requisito de capacidad financiera

1. A fin de cumplir el requisito de capacidad financiera, una persona física o jurídica deberá ser capaz, permanentemente, de hacer frente a sus obligaciones financieras a lo largo del ejercicio contable anual. La persona física o jurídica deberá demostrar, sobre la base de sus cuentas anuales aprobadas por un auditor o una persona debidamente acreditada, que dispone, cada año, de capital y reservas:
 - a) por un importe total mínimo de 9 000 EUR / 8 000 GBP cuando se utilice un solo vehículo de motor, 5 000 EUR / 4 500 GBP por cada vehículo de motor o conjunto de vehículos adicional que se utilice con un peso total de carga autorizado superior a 3,5 toneladas y 900 EUR / 800 GBP por cada vehículo de motor o conjunto de vehículos adicional con un peso total de carga autorizado superior a 2,5 toneladas pero inferior a 3,5 toneladas;
 - b) las personas físicas o jurídicas que ejerzan la profesión de transportista de mercancías por carretera únicamente mediante vehículos de motor o conjuntos de vehículos con un peso total de carga autorizado superior a 2,5 toneladas pero inferior a 3,5 toneladas deberán demostrar, sobre la base de sus cuentas anuales aprobadas por un auditor o una persona debidamente acreditada, que disponen, cada año, de capital y reservas por un importe total mínimo de 1 800 EUR / 1 600 GBP cuando se utilice un solo vehículo y de 900 EUR / 800 GBP por cada vehículo adicional utilizado.

2. Como excepción a lo dispuesto en el apartado 1, la autoridad competente podrá aceptar o exigir que una empresa demuestre su capacidad financiera mediante un certificado determinado por la autoridad competente, como, por ejemplo, una garantía bancaria o un seguro, incluido un seguro de responsabilidad profesional de uno o varios bancos u otros organismos financieros, incluidas las compañías aseguradoras, o algún otro documento vinculante por el que se convierten en garantes solidarios de la empresa por los importes establecidos en el apartado 1, letra a).
3. Como excepción a lo dispuesto en el apartado 1, la autoridad competente, en ausencia de cuentas anuales aprobadas correspondientes al año de registro de una empresa, podrá aceptar que la empresa demuestre su capacidad financiera mediante un certificado, como, por ejemplo, una garantía bancaria, un documento expedido por un organismo financiero que demuestre el acceso al crédito en nombre de la empresa, u otro documento vinculante que determine la autoridad competente y que demuestre que la empresa tiene a su disposición los importes especificados en apartado 1, letra a).
4. La contabilidad anual contemplada en el apartado 1 o la garantía contemplada en el apartado 2, que han de ser comprobadas, son las que corresponden a la entidad económica establecida en la Parte en la que se ha solicitado la autorización, y no las de otras posibles entidades establecidas en la otra Parte.

ARTÍCULO 8

Condiciones respecto del requisito de competencia profesional

1. A fin de cumplir el requisito de competencia profesional, la persona o personas interesadas deberán disponer de los conocimientos que respondan al nivel que se establece en la parte I del apéndice 27-A-1-2, en las materias allí enumeradas. Se demostrarán tales conocimientos mediante un examen escrito obligatorio que, si así lo decide una Parte, puede complementarse con un examen oral. Estos exámenes se organizarán de conformidad con lo dispuesto en la parte II del apéndice 27-A-1-2. A tal efecto, una Parte podrá decidir imponer una obligación de formación previa al examen.
2. Las personas interesadas realizarán el examen en la Parte en la que tengan su residencia habitual.
3. Únicamente podrán organizar y certificar los exámenes escritos y orales mencionados en el apartado 1 del presente artículo las autoridades u organismos debidamente autorizados a estos efectos por una Parte, de conformidad con los criterios que ella misma defina. Las Partes comprobarán periódicamente que dichas autoridades u organismos organizan los exámenes en condiciones que se ajustan a lo dispuesto en el apéndice 27-A-1-2.
4. Una Parte podrá eximir a los titulares de determinadas titulaciones de enseñanza superior o de enseñanza técnica expedidas en esa misma Parte, designadas específicamente a estos efectos y que impliquen el conocimiento de todas las materias enumeradas en la parte I del apéndice 27-A-1-2, del examen en las materias cubiertas por dichas titulaciones. La exención será aplicable exclusivamente a las secciones de la parte I del apéndice 27-A-1-2 en las que la titulación abarque la totalidad de las materias enumeradas en el epígrafe de cada sección.

Una Parte podrá eximir de partes concretas de los exámenes a los titulares de certificados de competencia profesional que permitan efectuar operaciones de transporte nacionales en el territorio de esa Parte.

ARTÍCULO 9

Exención de los exámenes

A fin de otorgar una licencia a un transportista de mercancías por carretera que opere únicamente con vehículos de motor o conjuntos de vehículos cuyo peso total de carga autorizado no sea superior a 3,5 toneladas, una Parte podrá eximir de los exámenes a que se refiere el artículo 8, apartado 1, a las personas que presenten pruebas de haber dirigido una persona física o jurídica de ese tipo de forma permanente durante un período de diez años antes del 20 de agosto de 2020.

ARTÍCULO 10

Procedimiento de suspensión y retirada de autorizaciones

1. Si la autoridad competente constata que una persona física o jurídica corre el riesgo de dejar de cumplir los requisitos establecidos en el artículo 3, se lo notificará a esa persona física o jurídica. Si la autoridad competente constata que han dejado de cumplirse uno o varios de los requisitos, podrá fijar uno de los plazos siguientes para que la persona física o jurídica regularice su situación:
 - a) un plazo no superior a seis meses, prorrogable tres meses en caso de fallecimiento o incapacidad física del gestor de transporte, para la contratación de un sustituto de dicho gestor de transporte si este ha dejado de cumplir los requisitos de honorabilidad o competencia profesional;
 - b) un plazo no superior a seis meses si la persona física o jurídica debe regularizar su situación demostrando que tiene un establecimiento efectivo y fijo; o
 - c) un plazo no superior a seis meses si no se cumple el requisito de capacidad financiera, para demostrar que se ha vuelto a cumplir tal requisito de manera permanente.
2. La autoridad competente podrá exigir a las personas físicas o jurídicas cuya autorización se haya suspendido o retirado que sus gestores de transporte hayan superado los exámenes contemplados en el artículo 8, apartado 1, antes de que se adopte cualquier medida de rehabilitación.

3. Si la autoridad competente constata que la persona física o jurídica ha dejado de cumplir uno o varios de los requisitos establecidos en el artículo 3, suspenderá o retirará la autorización para el ejercicio de la profesión de transportista de mercancías por carretera en los plazos mencionados en el apartado 1 del presente artículo.

ARTÍCULO 11

Inhabilitación del gestor de transporte

1. Si un gestor de transporte pierde su honorabilidad de conformidad con el artículo 6, la autoridad competente le inhabilitará para dirigir las actividades de transporte de un transportista de mercancías por carretera.

La autoridad competente no rehabilitará al gestor de transporte antes de que haya transcurrido un año desde la fecha de la pérdida de la honorabilidad ni antes de que el gestor de transporte haya demostrado que ha recibido formación adecuada durante un período no inferior a tres meses o que ha superado un examen sobre las materias enumeradas en la parte I del apéndice 27-A-1-2.

2. Si un gestor de transporte pierde su honorabilidad de conformidad con el artículo 6, se podrá presentar una solicitud de rehabilitación como pronto un año después de la fecha de la pérdida de honorabilidad.

ARTÍCULO 12

Examen y registro de solicitudes

1. Las autoridades competentes de cada una de las Partes consignarán en los registros electrónicos nacionales a que se refiere el artículo 13, apartado 1, los datos relativos a las empresas que autorizan.
2. Al evaluar la honorabilidad de una empresa, las autoridades competentes comprobarán si, en el momento de la solicitud, el gestor o los gestores de transporte nombrados están inhabilitados, en una de las Partes, para dirigir las actividades de transporte de una empresa de conformidad con el artículo 11.
3. Las autoridades competentes comprobarán periódicamente si las empresas a las que han autorizado a ejercer la profesión de transportista de mercancías por carretera siguen cumpliendo los requisitos a que se refiere el artículo 3. Para ello, las autoridades competentes realizarán controles, incluidas, en su caso, inspecciones *in situ* en los locales de las empresas de que se trate, en especial en el caso de las empresas que supongan un mayor riesgo.

ARTÍCULO 13

Registros electrónicos nacionales

1. Las autoridades competentes llevarán un registro electrónico nacional de empresas de transporte por carretera que hayan sido autorizadas para ejercer la profesión de transportista de mercancías por carretera.

2. Los datos contenidos en los registros nacionales de empresas de transporte por carretera y las condiciones de acceso a dichos datos figuran en el apéndice 27-A-1-5.

ARTÍCULO 14

Cooperación administrativa entre las autoridades competentes

1. Las autoridades competentes de cada una de las Partes designarán un punto de contacto nacional que se encargue del intercambio de información con las autoridades competentes de la otra Parte en lo que respecta a la aplicación de lo dispuesto en la presente parte.
2. Las autoridades competentes de cada una de las Partes cooperarán estrechamente entre sí y se prestarán rápidamente asistencia mutua y cualquier otra información relevante para facilitar la aplicación y el cumplimiento de la presente parte.
3. Las autoridades competentes de cada una de las Partes realizarán controles individuales para comprobar si una empresa cumple las condiciones de acceso a la profesión de transportista de mercancías por carretera siempre que una autoridad competente de la otra Parte así lo solicite en casos debidamente justificados. Estas informarán a la autoridad competente de la otra Parte de los resultados de dichos controles y de las medidas adoptadas en caso de haberse constatado que la empresa ha dejado de cumplir los requisitos establecidos en la presente parte.
4. Las autoridades competentes de cada una de las Partes intercambiarán información sobre las condenas y sanciones impuestas por cualquier infracción grave mencionada en el artículo 6, apartado 2.
5. Las normas detalladas sobre las modalidades del intercambio de información a que se refieren los apartados 3 y 4 figuran en el apéndice 27-A-1-5.

INFRACCIONES MÁS GRAVES

A EFECTOS DEL PRESENTE ANEXO, PARTE A, ARTÍCULO 6, APARTADO 2,

1. Superación de los períodos máximos de conducción:
 - a) superación de los límites de los tiempos de conducción máximos de seis días o quincenales por una diferencia del 25 % o más;
 - b) superación, durante un período de trabajo diario, del tiempo diario de conducción máximo por una diferencia del 50 % o más.
2. Ausencia de tacógrafo y/o de dispositivo de limitación de velocidad, o instalación en el vehículo y/o utilización de un dispositivo fraudulento capaz de modificar los registros del aparato de control y/o del dispositivo de limitación de velocidad o falsificación de las hojas de registro o de los datos transferidos del tacógrafo y/o de la tarjeta de conductor.
3. Conducción sin estar en posesión de un certificado válido de inspección técnica o conducción cuando el vehículo sufra una deficiencia muy grave, sin ánimo de exhaustividad, del sistema de frenado, el sistema de dirección, las ruedas y los neumáticos, la suspensión o el chasis, que cree tal riesgo inmediato para la seguridad vial que dé lugar a una decisión de inmovilización del vehículo.

4. Transporte de mercancías peligrosas cuyo transporte está prohibido o transporte de tales mercancías en un medio de contención prohibido o carente de aprobación, o sin que se las identifique en el exterior del vehículo como mercancías peligrosas, de forma que supongan un peligro para la vida o para el medio ambiente en un grado tal que motive una decisión de inmovilizar el vehículo.
5. Transporte de mercancías sin disponer de un permiso de conducción válido, o transporte por parte de una empresa que no esté en posesión de una licencia de transportista válida según lo dispuesto en el artículo 278 del presente Acuerdo.
6. Conducción con una tarjeta de conductor falsificada o con una tarjeta de la que el conductor no sea titular u obtenida basándose en declaraciones falsas o documentos falsificados.
7. Transporte de mercancías que superen el peso de carga total autorizado en un 20 % o más, en el caso de los vehículos cuyo peso de carga total autorizado sea superior a doce toneladas, y en un 25 % o más, en el caso de los vehículos cuyo peso de carga total autorizado no sea superior a doce toneladas.

LISTA DE INFRACCIONES GRAVES**A EFECTOS DEL PRESENTE ANEXO, PARTE A, ARTÍCULO 6, APARTADO 2**

Las siguientes tablas contienen las categorías y los tipos de infracciones graves del presente anexo, divididos en tres niveles de gravedad en función de su potencial de crear un riesgo de muerte, de lesiones graves o de falseamiento de la competencia en el mercado del transporte por carretera: las infracciones más graves (LIMG), infracciones muy graves (IMG) e infracciones graves (IG).

- 1) Grupos de infracciones del presente anexo, parte B, sección 2, salvo que se indique lo contrario

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIÓN		NIVEL DE GRAVEDAD		
				LIMG	IMG	IG
Períodos de conducción						
1.	Artículo 4, apartado 1, y apéndice 27 -A-1-1	Superación del tiempo diario de conducción de 9 h si no se autoriza la posibilidad de ampliarlo a 10 h	$10\text{ h} \leq \dots < 11\text{ h}$			X
2.			$11\text{ h} \leq \dots$		X	
3.		Superación en un 50 % o más del tiempo diario de conducción de 9 h	$13\text{ h } 30\text{ min} \leq \dots$	X		
4.		Superación del tiempo diario de conducción de 10 h si se autoriza una ampliación	$11\text{ h} \leq \dots < 12\text{ h}$			X
5.			$12\text{ h} \leq \dots$		X	
6.		Superación del tiempo diario de conducción de 10 horas en un 50 % o más	$15\text{ h} \leq \dots$	X		

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIÓN		NIVEL DE GRAVEDAD		
				LIMG	IMG	IG
7.	Artículo 4, apartado 2, y apéndice 27 -A-1-1	Superación del tiempo semanal de conducción	$60\text{ h} \leq \dots < 65\text{ h}$			X
8.			$65\text{ h} \leq \dots < 70\text{ h}$		X	
9.		Superación del tiempo semanal de conducción en un 25 % o más	$70\text{ h} \leq \dots$	X		
10.	Artículo 4, apartado 3, y apéndice 27 -A-1-1	Superación del tiempo de conducción total máximo durante 2 semanas consecutivas	$100\text{ h} \leq \dots < 105\text{ h}$			X
11.			$105\text{ h} \leq \dots < 112\text{ h } 30\text{ min}$		X	
12.		Superación del tiempo de conducción total máximo durante 2 semanas consecutivas en un 25 % o más	$112\text{ h } 30\text{ min} \leq \dots$	X		
Pausas						
13.	Artículo 5	Superación del tiempo de conducción ininterrumpida de 4,5 horas antes de hacer una pausa	$5\text{ h} \leq \dots < 6\text{ h}$			X
14.			$6\text{ h} \leq \dots$		X	
Períodos de descanso						
15.	Artículo 6, apartado 2	Período insuficiente de descanso diario de menos de 11 h si no se autoriza un período de descanso diario reducido	$8\text{ h } 30 \leq \dots < 10\text{ h}$			X
16.			$\dots < 8\text{ h } 30\text{ min}$		X	
17.		Período insuficiente de descanso diario reducido de menos de 9 h si se autoriza una reducción	$7\text{ h} \leq \dots < 8\text{ h}$			X
18.			$\dots < 7\text{ h}$		X	
19.		Período insuficiente de descanso diario partido de menos de 3 h + 9 h	$3\text{ h} + [7\text{ h} \leq \dots < 8\text{ h}]$			X
20.			$3\text{ h} + [\dots < 7\text{ h}]$		X	

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIÓN		NIVEL DE GRAVEDAD		
				LIMG	IMG	IG
21.	Artículo 6, apartado 5	Período insuficiente de descanso diario de menos de 9 h en caso de conducción en equipo	$7\text{ h} \leq \dots < 8\text{ h}$			X
22.			$\dots < 7\text{ h}$		X	
23.	Artículo 6, apartado 6	Período insuficiente de descanso semanal reducido de menos de 24 h	$20\text{ h} \leq \dots < 22\text{ h}$			X
24.			$\dots < 20\text{ h}$		X	
25.		Período insuficiente de descanso semanal de menos de 45 h si no se autoriza un período de descanso semanal reducido	$36\text{ h} \leq \dots < 42\text{ h}$			X
26.			$\dots < 36\text{ h}$		X	
27.		Superación de 6 períodos consecutivos de 24 horas después del período de descanso semanal anterior	$3\text{ h} \leq \dots < 12\text{ h}$			X
28.			$12\text{ h} \leq \dots$		X	
29.	Artículo 6, apartado 7	Ningún descanso de compensación para dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos			X	
30.	Artículo 6, apartado 9	Período de descanso semanal normal o cualquier período de descanso semanal de más de 45 horas tomado en un vehículo			X	
31.		El empresario no cubre los gastos de alojamiento fuera del vehículo				X
Organización del trabajo						
32.	Artículo 6, apartado 10	La empresa de transporte no organiza el trabajo de los conductores de manera que estos puedan regresar al centro de operaciones del empresario o regresar a su lugar de residencia			X	
33.	Artículo 7, apartado 1	Remuneración o salario vinculados a la distancia recorrida, a la velocidad de reparto o al volumen de mercancías transportado			X	
34.	Artículo 7, apartado 2	Organización del trabajo del conductor inapropiada o inexistente, instrucciones dadas al conductor para permitirle cumplir la normativa inapropiadas o inexistentes			X	

2) Grupos de infracciones del presente anexo, parte B, sección 4, y parte C, sección 2

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIÓN	NIVEL DE GRAVEDAD		
			LIMG	IMG	IG
Instalación del tacógrafo					
1.	Parte C, sección 2, artículos 3 y 5, y apéndice 27-A-1-1	No tener instalado ni utilizar un tacógrafo homologado	X		
Uso del tacógrafo, la tarjeta de conductor o la hoja de registro					
2.	Parte C, sección 2, artículo 6, apartado 1	Uso de un tacógrafo que no haya sido inspeccionado por un taller autorizado		X	
3.	Parte B, sección 4, artículo 3, y apéndice 27-A-1-1	El conductor posee y/o utiliza más de una tarjeta de conductor a su nombre		X	
4.		Conducción con una tarjeta de conductor falsificada (considerada conducción sin tarjeta de conductor)	X		
5.		Conducción con una tarjeta de la que el conductor no es titular (considerada conducción sin tarjeta de conductor)	X		
6.		Conducción con una tarjeta obtenida sobre la base de declaraciones falsas o documentos falsificados (considerada conducción sin tarjeta de conductor)	X		
7.	Parte B, sección 4, artículo 7, apartado 1, y parte C, sección 2, artículo 15, apartado 1	Funcionamiento incorrecto del tacógrafo (por ejemplo, tacógrafo no inspeccionado, calibrado ni precintado adecuadamente)		X	
8.		Tacógrafo utilizado inadecuadamente (por ejemplo: uso indebido intencionado, voluntario o impuesto, falta de instrucciones sobre un uso correcto, etc.)		X	

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIÓN	NIVEL DE GRAVEDAD		
			LIMG	IMG	IG
9.	Parte B, sección 4, artículo 7, apartado 2, y apéndice 27-A-1-1	Uso o tenencia en el vehículo de un dispositivo fraudulento capaz de modificar los registros del tacógrafo	X		
10.		Falsificación, disimulación, 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		
11.	Parte C, sección 2, artículo 15, apartado 2	La empresa no conserva las hojas de registro, los documentos de impresión y los datos transferidos		X	
12.		Datos registrados y almacenados no disponibles durante un mínimo de un año		X	
13.	Parte B, sección 4, artículo 6, apartado 1	Utilización incorrecta de hojas de registro / tarjeta de conductor		X	
14.		Retirada no autorizada de hojas de registro o de la tarjeta de conductor que incida en el registro de datos		X	
15.		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	
16.	Parte B, sección 4, artículo 6, apartado 2	Utilización de hojas de registro o tarjetas de conductor manchadas o estropeadas y datos no legibles		X	
17.	Parte B, sección 4, artículo 6, apartado 3	No efectuar el registro manual cuando sea preciso hacerlo		X	
18.	Parte B, sección 4, artículo 6, apartado 4	Utilización de una hoja de registro incorrecta o tarjeta de conductor en la ranura incorrecta (conducción en equipo)			X

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIÓN	NIVEL DE GRAVEDAD		
			LIMG	IMG	IG
19.	Parte B, sección 4, artículo 6, apartado 5	Utilización incorrecta de dispositivos de conmutación		X	
Presentación de información					
20.	Parte B, sección 4, artículo 6, apartado 5, letra b), inciso v)	Uso incorrecto o inexistente del signo de transbordador/tren			X
21.	Parte B, sección 4, artículo 6, apartado 6	Información requerida no introducida en la hoja de registro		X	
22.	Parte B, sección 4, artículo 6, apartado 7	Registros que no muestran los símbolos de los países cuya frontera ha cruzado el conductor durante el período de trabajo diario			X
23.	Parte B, sección 4, artículo 6, 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
24.	Parte B, sección 4, artículo 10	Negarse a una verificación		X	
25.		Imposibilidad de presentar los registros manuales y documentos de impresión del día en curso y los 56 días anteriores		X	
26.		Imposibilidad de presentar la tarjeta de conductor si el conductor posee una		X	
Defectuosa					
27.	Parte C, sección 2, artículo 5, apartado 1, y artículo 16, apartado 1	Tacógrafo no reparado por un instalador o un taller autorizado		X	
28.	Parte B, sección 4, artículo 11	El conductor no consigna toda la información necesaria no registrada durante los períodos de avería o funcionamiento defectuoso del tacógrafo		X	

3) Grupos de infracciones del presente anexo, parte B, sección 3

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIÓN	NIVEL DE GRAVEDAD		
			LIMG	IMG	IG
Duración máxima del tiempo de trabajo semanal					
1.	Artículo 3	Superación del tiempo de trabajo semanal máximo de 48 h si ya se han agotado las posibilidades de ampliarlo a 60 h	56 h ≤ ... 60 h		X
2.			60 h ≤ ...		X
3.		Superación del tiempo de trabajo semanal máximo de 60 h si no se ha concedido una excepción con arreglo al artículo 7	65 h ≤ ... < 70 h		X
4.			70 h ≤ ...		X
Pausas					
5.	Artículo 4	Pausa obligatoria insuficiente cuando se trabaja durante un período comprendido entre 6 y 9 horas	10 min < ... ≤ 20 min		X
6.			... ≤ 10 min		X
7.		Pausa obligatoria insuficiente cuando se trabaja durante un período de más de 9 horas	20 min < ... ≤ 30 min		X
8.			... ≤ 20 min		X
Trabajo nocturno					
9.	Artículo 6	Tiempo de trabajo diario por cada período de 24 h cuando se efectúe trabajo nocturno si no se ha concedido una excepción con arreglo al artículo 7	11 h ≤ ... < 13 h		X
10.			13 h ≤ ...		X
Registros					
11.	Artículo 8	Empresario que falsifica registros del tiempo de trabajo o que se niega a proporcionarlos al agente encargado del control		X	
12.		Conductores por cuenta ajena o autónomos que falsifican registros del tiempo de trabajo o que se niegan a proporcionarlos al agente encargado del control		X	

4) Grupos de infracciones del presente anexo, parte C, sección 1

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIÓN	NIVEL DE GRAVEDAD		
			LIMG	IMG	IG
Pesos					
1.	Artículo 1 y apéndice 27-A-1-1	Superación de los pesos máximos admisibles de los vehículos N3	$5 \% \leq \dots < 10 \%$		X
2.			$10 \% \leq \dots < 20 \%$		X
3.			$20 \% \leq \dots$	X	
4.		Superación del peso máximo admisible de los vehículos N2	$5 \% \leq \dots < 15 \%$		X
5.			$15 \% \leq \dots < 25 \%$		X
6.			$25 \% \leq \dots$	X	
Longitudes					
7.	Artículo 1	Superación de la longitud máxima admisible	$2 \% \leq \dots < 20 \%$		X
8.			$20 \% \leq \dots$		X
Ancho					
9.	Artículo 1	Superación de la anchura máxima admisible	$2,65 \text{ m} \leq \dots < 3,10 \text{ m}$		X
10.			$3,10 \text{ m} \leq \dots$		X

5) Grupos de infracciones de las normas sobre inspecciones técnicas en carretera

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIÓN	NIVEL DE GRAVEDAD		
			LIMG	IMG	IG
Inspección técnica					
1.	Anexo 27, parte A, artículo 6, apartado 1, letra b), inciso iv), y apéndice 27-A-1-1	Conducción sin una prueba válida de haber superado la inspección técnica, con arreglo al Derecho de la Unión y al Derecho del Reino Unido, respecto a Gibraltar	X		
2.		No mantener un vehículo en condiciones seguras para circular, lo que provoca deficiencias muy graves en el dispositivo de frenado, el sistema de dirección, las ruedas y neumáticos, la suspensión o el chasis o en otros equipos que crearían un riesgo inmediato tal para la seguridad vial que motivaría una decisión de inmovilizar el vehículo	X		

6) Grupos de infracciones de las normas sobre dispositivos de limitación de velocidad

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIÓN	NIVEL DE GRAVEDAD		
			LIMG	IMG	IG
1.	Anexo 27, parte A, artículo 6, apartado 1, letra b), inciso vii)	Dispositivo de limitación de velocidad no instalado	X		
2.		Dispositivo de limitación de velocidad no conforme a las prescripciones técnicas aplicables		X	
3.		Dispositivo de limitación de velocidad no instalado por un taller autorizado			X
4.		Uso o tenencia de un dispositivo fraudulento capaz de falsificar los datos del dispositivo de limitación de velocidad o uso o tenencia de un dispositivo de limitación de velocidad fraudulento	X		

7) Grupos de infracciones del presente anexo, parte B, sección 1

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIONES	NIVEL DE GRAVEDAD		
			LIMG	IMG	IG
Formación y licencias					
1.	Artículo 3	Transporte de mercancías sin la cualificación inicial o la formación continua obligatorias		X	
2.	Artículo 9 y apéndice 27-B-1-2	El conductor no puede presentar la tarjeta de cualificación válida o el permiso de conducción con la marca, de acuerdo con el Derecho nacional (por ejemplo, los ha perdido u olvidado, están dañados, son ilegibles)			X

8) Grupos de infracciones de los requisitos del permiso de conducción

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIONES	NIVEL DE GRAVEDAD		
			LIMG	IMG	IG
1.	Anexo 27, parte A, artículo 6, apartado 1, letra b), inciso viii), y apéndice 27-A-1-1	Transporte de mercancías sin estar en posesión de un permiso de conducción válido	X		
2.		Utilización de un permiso de conducción dañado o ilegible o que no se ajusta al modelo común			X

9) Grupos de infracciones de las normas sobre el transporte de mercancías peligrosas por carretera

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIONES	NIVEL DE GRAVEDAD		
			LIMG	IMG	IG
1.	Anexo 27, parte A, artículo 6, apartado 1, letra b), inciso vi), y apéndice 27-A-1-1	Transporte de mercancías peligrosas cuyo transporte está prohibido	X		
2.		Transporte de mercancías peligrosas cuyo transporte en un medio de contención prohibido o carente de aprobación, de forma que supongan un peligro para la vida o para el medio ambiente en grado tal que motive una decisión de inmovilizar el vehículo	X		
3.		Transporte de mercancías peligrosas sin que se las identifique en el exterior del vehículo como mercancías peligrosas, de forma que supongan un peligro para la vida o para el medio ambiente en grado tal que motive una decisión de inmovilizar el vehículo	X		
4.		Fuga de sustancias peligrosas		X	
5.		Transporte a granel en un contenedor que no sea estructuralmente adecuado		X	
6.		Transporte en un vehículo sin el certificado de homologación adecuado		X	
7.		El vehículo ya no cumple las normas de homologación y crea un peligro inmediato		X	

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIONES	NIVEL DE GRAVEDAD		
			LIMG	IMG	IG
8.		Incumplimiento de las normas sobre sujeción y estiba de la carga		X	
9.		Incumplimiento de las normas sobre el cargamento en común de bultos		X	
10.		Incumplimiento de las disposiciones que limitan las cantidades transportadas en una unidad de transporte, incluido el nivel de llenado permisible de las cisternas o envases		X	
11.		Falta información sobre la sustancia transportada que permita determinar el nivel de gravedad de la infracción (por ejemplo, número ONU, designación oficial de transporte, grupo de embalaje, etc.)		X	
12.		El conductor no posee un certificado de formación profesional válido		X	
13.		Utilización de fuego o de una luz no protegida		X	
14.		Incumplimiento de la prohibición de fumar		X	
15.		El vehículo no está adecuadamente aparcado ni vigilado			X
16.		La unidad de transporte comprende más de un remolque/semirremolque			X
17.		El vehículo ya no cumple las normas de homologación pero no crea un peligro inmediato			X
18.		El vehículo no lleva los extintores de incendio adecuados en estado de funcionamiento			X

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIONES	NIVEL DE GRAVEDAD		
			LIMG	IMG	IG
19.		El vehículo no lleva el equipo requerido por el ADR o las instrucciones escritas			X
20.		Transporte de bultos con embalajes, grandes recipientes para granel (GRG) y grandes embalajes deteriorados o de embalajes vacíos sucios y deteriorados			X
21.		Transporte de mercancías embaladas en un contenedor que no sea estructuralmente adecuado			X
22.		Cisternas/contenedores de cisternas (incluidos los vacíos o sucios) que no están correctamente cerrados			X
23.		Etiquetas, marcas o rótulos incorrectos en el vehículo y/o contenedor			X
24.		Faltan las instrucciones escritas prescritas por el ADR o las instrucciones escritas no corresponden a las mercancías transportadas			X

- 10) Grupos de infracciones de la tercera parte, título III, capítulo 2, del presente Acuerdo, salvo que se indique lo contrario

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIÓN	NIVEL DE GRAVEDAD		
			LIMG	IMG	IG
Licencia					
1.	Artículo 278, apartado 1, y apéndice 27-A-1-1	Transporte de mercancías sin estar en posesión de una licencia válida (por ejemplo, la licencia es inexistente, está falsificada, ha sido retirada, ha caducado, etc.)	X		
2.	Artículo 278, apartado 3	La empresa de transportes no puede presentar una licencia válida o una copia auténtica válida de esta al agente encargado del control (por ejemplo, la licencia o su copia auténtica se han extraviado, olvidado, deteriorado, etc.)		X	
Certificado de conductor					
3.	Anexo 27, parte A, artículo 6, apartado 1, letra b), inciso v)	Los conductores que transporten mercancías sin estar en posesión de un certificado de conductor válido (es decir, el certificado de conductor no existe, está falsificado, ha sido retirado, está caducado, etc.)		X	
4.	Anexo 27, parte A, artículo 6, apartado 1, letra b), inciso v)	Incapacidad por parte del conductor o de la empresa de transporte de presentar un certificado de conductor válido o una copia auténtica válida de dicho certificado al agente encargado del control (por ejemplo, si el certificado de conductor o su copia auténtica se ha extraviado u olvidado, está deteriorado, etc.)			X
Operaciones de transporte específicas permitidas en virtud del presente Acuerdo					
5.	Artículo 277	Realizar operaciones de cabotaje u otras operaciones de transporte que no cumplan las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes en la Parte anfitriona, incluidas las limitaciones del número de viajes.		X	

11) Grupos de infracciones de las normas sobre el transporte de animales

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIONES	NIVEL DE GRAVEDAD		
			LIMG	IMG	IG
1.	Anexo 27, parte A, artículo 6, apartado 1, letra b), inciso x)	Las separaciones no son lo suficientemente resistentes como para soportar el peso de los animales		X	
2.		Utilización de rampas de carga y descarga con superficies resbaladizas, con falta de protecciones laterales o demasiado pronunciadas			X
3.		Utilización de plataformas elevadoras o pisos superiores que no cuentan con barreras de seguridad para impedir que los animales se caigan o escapen durante las operaciones de carga y descarga			X
4.		Medios de transporte no aprobados para la realización de viajes largos o no aprobados para el tipo de animales transportados			X
5.		Transporte de animales sin la documentación requerida válida, sin el cuaderno de a bordo, sin la autorización del transportista o sin el certificado de competencia			X

12) Grupos de infracciones de las leyes aplicables a las obligaciones contractuales

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIÓN	NIVEL DE GRAVEDAD		
			LIMG	IMG	IG
1.	Anexo 27, parte A, artículo 6, apartado 1, letra b), inciso xii)	Violación de la ley aplicable a las obligaciones contractuales		X	

Niveles de gravedad de las infracciones graves

- 1) Los niveles de gravedad de las infracciones serán infracciones graves (IG), infracciones muy graves (IMG) y las infracciones más graves (LIMG).
- 2) Las infracciones graves y muy graves, cuando sean cometidas repetidamente por el mismo transportista, se considerarán más graves por la autoridad competente de la Parte de establecimiento. Al calcular la frecuencia con que se cometen las infracciones reiteradas, las autoridades competentes de la Parte tendrán en cuenta los siguientes factores:
 - la gravedad de la infracción (IG o IMG);
 - el tiempo (al menos un período de un año desde la fecha de un control);
 - el número de vehículos utilizados para las actividades de transporte dirigidas por el gestor de transporte (promedio anual).
- 3) Teniendo en cuenta el potencial de riesgo para la seguridad vial, se establecerá una frecuencia máxima de las infracciones graves más allá de la cual se considerarán infracciones más graves:
 - tres IG por vehículo por año = un IMG;
 - tres IMG por vehículo por año = iniciación de un procedimiento nacional sobre honorabilidad.

- 4) El número de infracciones por vehículo por año es una media calculada dividiendo el número total de infracciones del mismo nivel de gravedad (IG o IMG) por el número medio de vehículos usados durante ese año. La fórmula de frecuencia establece un umbral máximo de infracciones graves cometidas, a partir del cual estas pasan a considerarse infracciones más graves. Las autoridades competentes de las Partes podrán establecer umbrales más estrictos, si así está previsto en su procedimiento administrativo nacional para evaluar la honorabilidad.

PARTE I

LISTA DE LAS MATERIAS
A QUE SE REFIERE EL PRESENTE ANEXO, PARTE A, ARTÍCULO 8

Los conocimientos que deberán tenerse en cuenta para el reconocimiento oficial de la competencia profesional por las Partes deben incluir como mínimo las materias incluidas en la presente lista. En relación con dichas materias, los aspirantes a transportistas de mercancías por carretera deberán alcanzar el nivel de conocimientos y aptitudes prácticas necesarios para dirigir una empresa de transportes.

El nivel mínimo de conocimientos, tal como se indica a continuación, debe equivaler a, como mínimo, el nivel de conocimientos adquiridos durante la escolaridad obligatoria, completada bien por una formación profesional y una formación técnica complementaria, bien por una formación de enseñanza secundaria u otra formación técnica.

A. Derecho civil

El aspirante deberá, en particular:

- a) conocer los tipos de contratos más usuales en las actividades de transporte por carretera y los derechos y obligaciones derivados de los mismos;
- b) ser capaz de negociar un contrato de transporte legalmente válido, en especial respecto de las condiciones de transporte;

- c) poder analizar una reclamación de su comitente respecto de los daños provocados por pérdidas o desperfectos en la mercancía en el curso del transporte o por demora en la entrega, así como las repercusiones de dicha reclamación sobre su responsabilidad contractual; y
- d) conocer las reglas y obligaciones derivadas del Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, firmado en Ginebra el 19 de mayo de 1956.

B. Derecho mercantil

El aspirante deberá, en particular:

- a) conocer las condiciones y formalidades previstas para ejercer actividades mercantiles y las obligaciones generales de los comerciantes (inscripción, libros de comercio, etc.), así como las consecuencias de la quiebra; y
- b) tener conocimientos adecuados de las diferentes formas de sociedades mercantiles, así como de las normas relativas a su constitución y funcionamiento.

C. Elementos de Derecho laboral

El aspirante deberá, en particular, conocer lo siguiente:

- a) el papel y el funcionamiento de las diferentes instituciones sociales que intervienen en el sector del transporte por carretera (sindicatos, comités de empresa, representantes de personal, inspectores de trabajo, etc.);

- b) las obligaciones de los empresarios en materia de seguridad social;
- c) las normas aplicables a los contratos laborales de las distintas categorías de trabajadores de las empresas de transporte por carretera (forma de los contratos, obligaciones de las partes, condiciones del trabajo, horas de trabajo, vacaciones remuneradas, retribución, rescisión del contrato, etc.);
- d) las normas aplicables en materia de tiempo de conducción, tiempo de reposo y tiempo de trabajo, así como las medidas prácticas de aplicación de dichas normas; y
- e) las normas aplicables en materia de cualificación inicial y formación continua de los conductores establecidas en la sección 1 de la parte B del presente anexo.

D. Elementos de Derecho fiscal

El aspirante deberá conocer, en particular, las normas reguladoras de:

- a) el impuesto sobre el valor añadido (IVA) sobre los servicios de transporte;
- b) el impuesto de circulación de los vehículos;
- c) los impuestos sobre determinados vehículos utilizados para el transporte de mercancías por carretera y peajes y cánones percibidos por la utilización de determinadas infraestructuras; y
- d) el impuesto sobre la renta.

E. Gestión comercial y financiera

El aspirante deberá, en particular:

- a) conocer las disposiciones legales y las prácticas sobre utilización de cheques, letras de cambio, pagarés, tarjetas de crédito y otros medios o fórmulas de pago;
- b) conocer las distintas formas de crédito [crédito bancario, crédito documental, fianzas, hipotecas, arrendamiento financiero (*leasing*), arrendamiento, factoraje (*factoring*), etc.] y las cargas y obligaciones correspondientes;
- c) saber qué es un balance y cómo se presenta y poder interpretarlo;
- d) poder leer e interpretar una cuenta de resultados;
- e) poder analizar la situación financiera y la rentabilidad de la empresa, en especial sobre la base de coeficientes financieros;
- f) poder preparar un presupuesto;
- g) conocer los elementos de coste de la empresa (costes fijos, costes variables, fondo de explotación, amortizaciones, etc.) y poder calcularlos por vehículo, por kilómetro, por viaje o por tonelada;
- h) poder elaborar un organigrama del conjunto del personal de la empresa y organizar planes de trabajo, etc.;

- i) conocer las bases de los estudios de mercado (*marketing*), de la promoción de ventas de los servicios de transporte, de la elaboración de ficheros de clientes, de la publicidad, de las relaciones públicas, etc.;
- j) conocer los diferentes tipos de seguros de transporte por carretera (seguros de responsabilidad, de personas, de cosas, de equipajes) y las garantías y obligaciones correspondientes;
- k) conocer las aplicaciones telemáticas en el sector del transporte por carretera;
- l) poder aplicar las normas correspondientes a la facturación de los servicios de transporte de mercancías por carretera y conocer el significado y los efectos de los Incoterms; y
- m) conocer las distintas categorías de auxiliares de transporte, su papel, funciones y estatuto.

F. Acceso al mercado

El aspirante deberá, en particular, conocer lo siguiente:

- a) las reglamentaciones profesionales para el transporte por carretera, para el alquiler de vehículos industriales, para la subcontratación, en concreto las normas relativas a la organización oficial de la profesión, al acceso a la profesión, a las autorizaciones para las operaciones de transporte por carretera y al control y a las sanciones;
- b) las normas relativas a la creación de una empresa de transporte por carretera;

- c) los diferentes documentos necesarios para la prestación de los servicios de transporte por carretera y la introducción de procedimientos de verificación para garantizar la presencia, tanto en la empresa como a bordo de los vehículos, de los documentos conformes correspondientes a cada operación de transporte realizada, en particular los documentos relativos al vehículo, al conductor, a la mercancía y a los equipajes;
- d) las normas relativas a la organización del mercado del transporte de mercancías por carretera y las relativas a los despachos de flete y a la logística; y
- e) los trámites del paso de fronteras, la función y el alcance de los documentos T y de los cuadernos TIR, así como las obligaciones y responsabilidades derivados de su utilización.

G. Normas y explotación técnicas

El aspirante deberá, en particular:

- a) conocer los estándares sobre pesos y dimensiones de los vehículos en las Partes, así como los procedimientos relativos a operaciones especiales de transporte en los que no se aplican dichas normas;
- b) poder elegir, en función de las necesidades de la empresa, los vehículos y sus distintos elementos (chasis, motor, transmisión, sistemas de frenado, etc.);
- c) conocer los trámites de homologación, matriculación e inspección técnica de los vehículos;

- d) poder tener en cuenta las medidas que deban adoptarse para luchar contra la contaminación atmosférica por emisiones de vehículos de motor, así como contra el ruido;
- e) poder elaborar planes de mantenimiento periódico de los vehículos y de su equipamiento;
- f) conocer los distintos tipos de dispositivos de mantenimiento y carga (compuertas, contenedores, paletas, etc.) y poder utilizar procedimientos y consignas relativas a las operaciones de carga y descarga de mercancías (distribución de la carga, estiba, arrumaje, calce, etc.);
- g) conocer las diferentes técnicas de transporte combinado ferrocarril-carretera o por transbordo rodado;
- h) poder poner en práctica los procedimientos para conformarse a las normas relativas al transporte de mercancías peligrosas y residuos;
- i) poder poner en práctica los procedimientos para conformarse a las normas relativas al transporte de bienes perecederos, en particular las derivadas del Acuerdo relativo al transporte internacional de bienes perecederos y a los dispositivos especiales que deben utilizarse en este tipo de transportes, hecho en Ginebra el 1 de septiembre de 1970; y
- j) poder poner en práctica los procedimientos para conformarse a las reglamentaciones relativas al transporte de animales vivos.

H. Seguridad vial

El aspirante deberá, en particular:

- a) conocer las cualificaciones que debe tener el personal encargado de realizar el transporte (permiso de conducción, certificados médicos, certificados de aptitud, etc.);
- b) poder poner en práctica las medidas oportunas para asegurarse de que los conductores respeten las normas, prohibiciones y restricciones de circulación vigentes en las Partes (limitaciones de velocidad, prioridades, parada y estacionamiento, utilización de las luces de tráfico, señalización vial, etc.);
- c) poder elaborar consignas destinadas a los conductores para la verificación de las normas de seguridad relativas, por una parte, al estado del material de transporte, de su equipo y de la carga y, por otra parte, a la conducción preventiva;
- d) poder establecer procedimientos de actuación en caso de accidente y poner en práctica procedimientos adecuados para prevenir la repetición de accidentes o de infracciones graves; y
- e) poder aplicar procedimientos para estibar las mercancías adecuadamente y conocer las técnicas correspondientes.

PARTE II

ORGANIZACIÓN DEL EXAMEN

1. Las Partes organizarán un examen escrito obligatorio, que podrán completar con un examen oral optativo, para comprobar si los aspirantes a transportista de mercancías por carretera poseen el nivel de conocimientos en las materias enunciadas en la parte I y, en particular, su capacidad para utilizar los instrumentos y las técnicas correspondientes a dichas materias y para realizar las tareas de gestión y coordinación previstas.
 - a) El examen escrito obligatorio consistirá en dos pruebas:
 - i) preguntas escritas que incluirán ya sea preguntas de elección múltiple (con cuatro respuestas posibles), ya sea preguntas de respuesta directa, ya sea una combinación de ambos sistemas; y
 - ii) ejercicios escritos y casos prácticos.

La duración mínima de cada una de las pruebas será de dos horas.

- b) En caso de que se organice un examen oral, las Partes podrán supeditar la participación en el mismo a la superación del examen escrito.

2. En la medida en que las Partes organicen también un examen oral, deberán prever, para cada una de las tres pruebas, una ponderación que no podrá ser inferior al 25 % ni superior al 40 % del total de los puntos atribuibles.

En la medida en que las Partes solo organicen un examen escrito, deberán prever, para cada una de las pruebas, una ponderación de los puntos que no podrá ser inferior al 40 % ni superior al 60 % del total de los puntos atribuibles.

3. Para el conjunto de las pruebas, los candidatos deberán obtener una media del 60 % como mínimo del total de los puntos atribuibles sin que el porcentaje de puntos obtenidos en cada prueba pueda ser inferior al 50 % del total de los puntos posibles. Una Parte podrá reducir el porcentaje del 50 al 40 % únicamente sobre una prueba.

PARTE A
MODELO DE LICENCIA PARA LA UNIÓN
COMUNIDAD EUROPEA

a)

(Papel de color azul claro Pantone 290, o lo más próximo posible a este color,
formato DIN A4, de celulosa, mínimo 100 g/m²)

(Primera página de la licencia)

(Texto redactado en la lengua oficial, las lenguas oficiales o una de las lenguas oficiales del Estado
miembro que expide la licencia)

Signo distintivo del
Estado miembro¹ que expide la licencia

Denominación de la autoridad u
organismo competente

NÚMERO DE
LICENCIA: ... o
COPIA AUTÉNTICA N.º...:

para el transporte internacional de mercancías por carretera por cuenta ajena

La presente licencia autoriza a²

.....
a efectuar por cuenta ajena en todos los trayectos de tráfico, para los recorridos efectuados en el territorio de la Comunidad, transportes internacionales de mercancías por carretera, tal como se establece en el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009 (DOUE L 300 de 14.11.2009, p. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>), por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera, y de conformidad con las disposiciones generales de la presente licencia.

Observaciones particulares:	
.....	
La presente licencia será válida del	hasta el:.....
Expedida en	el
..... ³	

¹ Los signos distintivos de los Estados miembros son: (B) Bélgica, (BG) Bulgaria, (CZ) Chequia, (DK) Dinamarca, (D) Alemania, (EST) Estonia, (IRL) Irlanda, (GR) Grecia, (E) España, (F) Francia, (HR) Croacia, (I) Italia, (CY) Chipre, (LV) Letonia, (LT) Lituania, (L) Luxemburgo, (H) Hungría, (MT) Malta, (NL) Países Bajos, (A) Austria, (PL) Polonia, (P) Portugal, (RO) Rumanía, (SLO) Eslovenia, (SK) Eslovaquia, (FIN) Finlandia, (S) Suecia.

² Nombre o razón social y dirección completa del transportista.

³ Firma y sello de la autoridad u organismo competente que expide la licencia.

b)

(Segunda página de la licencia)

(Texto redactado en la lengua oficial, las lenguas oficiales o
una de las lenguas oficiales del Estado miembro que expide la licencia)

DISPOSICIONES GENERALES

La presente licencia se expide en virtud del Reglamento (CE) n.º 1072/2009.

Autoriza a su titular a efectuar por cuenta ajena en todos los trayectos de tráfico, para los recorridos efectuados en el territorio de la Comunidad y, en su caso, en las condiciones que esta fije, transportes internacionales de mercancías por carretera:

- cuyo punto de partida y de destino se encuentren en dos Estados miembros distintos, haya o no tránsito por uno o más Estados miembros o terceros países,
- con origen en un Estado miembro y destino en un tercer país y viceversa, haya o no tránsito por uno o varios Estados miembros o terceros países,
- entre terceros países con tránsito por el territorio de uno o más Estados miembros y viajes de vacío relacionados con dicho transporte.

En el caso de un transporte que tenga su punto de partida en un Estado miembro y su punto de destino en un tercer país y viceversa, la presente licencia será válida para el recorrido efectuado en el territorio de la Comunidad. Será válida en el Estado miembro de carga o de descarga, solamente tras la celebración del acuerdo necesario entre la Comunidad y el tercer país de que se trate con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1072/2009.

La licencia es personal e intransferible.

La autoridad competente del Estado miembro que la haya expedido podrá retirarla, en particular, en caso de que el titular:

- no haya cumplido todas las condiciones a las que se supeditaba la utilización de la licencia,
- haya facilitado informaciones inexactas sobre datos necesarios para la expedición o la renovación de la licencia.

La empresa de transportes deberá conservar el original de la licencia.

Una copia auténtica de la licencia deberá encontrarse a bordo del vehículo¹. En el caso de que se trate de un conjunto de vehículos articulados, la licencia deberá encontrarse en el vehículo de motor. Cubre el conjunto de vehículos articulados, aun en el caso de que el remolque o el semirremolque no esté matriculado o puesto en circulación a nombre del titular de la licencia o esté matriculado o puesto en circulación en otro Estado.

La licencia deberá presentarse a instancia de los agentes encargados del control.

En el territorio de cada Estado miembro el titular estará obligado a cumplir las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes en dicho Estado, especialmente en materia de transporte y de circulación.

¹ «Vehículo»: todo vehículo de motor matriculado en un Estado miembro o todo conjunto de vehículos articulados cuyo vehículo de tracción, por lo menos, esté matriculado en un Estado miembro, destinados exclusivamente al transporte de mercancías.

PARTE B

MODELO DE LICENCIA PARA EL REINO UNIDO, RESPECTO A GIBRALTAR

Reino Unido, respecto a Gibraltar, licencia para la Comunidad

a)

(Papel de color azul claro Pantone, formato DIN A4, de celulosa, mínimo 100 g/m²)

(Primera página de la licencia)

(Texto en inglés)

REINO UNIDO, RESPECTO A GIBRALTAR	NOMBRE DE LA AUTORIDAD COMPETENTE DEL REINO UNIDO, RESPECTO A GIBRALTAR ¹
--	---

NÚMERO DE LICENCIA:

O

COPIA AUTÉNTICA N.º:

para el transporte internacional de mercancías por carretera por cuenta ajena

La presente licencia autoriza a²

a efectuar por cuenta ajena en todos los trayectos de tráfico, para los recorridos efectuados en el territorio de un Estado miembro, transportes internacionales de mercancías por carretera, tal como se establece en el Reglamento (CE) n.º 1072/2009³.

Observaciones particulares:	
.....	
La presente licencia será válida del	hasta el
Expedida en	el
	

¹ Autoridad competente del territorio de que se trate para la que se expide el certificado.

² Nombre o razón social y dirección completa del transportista.

³ Reglamento (CE) n.º 1072/2009, tal como se mantiene en el Derecho del Reino Unido, respecto a Gibraltar, en virtud de la sección 6 de la Ley sobre (la retirada de) Gibraltar de la Unión Europea de 2019 [Gibraltar European Union (Withdrawal) Act 2019] y en su versión modificada por los reglamentos adoptados en virtud de la sección 11 de dicha Ley.

b)

(Segunda página de la licencia)

(Texto en inglés)

DISPOSICIONES GENERALES

La presente licencia se expide en virtud del Reglamento (CE) n.º 1072/2009¹.

Autoriza a su titular a efectuar por cuenta ajena en todos los trayectos de tráfico, para los recorridos efectuados en el territorio de un Estado miembro autorizados por cualquier acuerdo internacional entre el Reino Unido, respecto a Gibraltar, y la Unión Europea o un Estado miembro, transportes internacionales de mercancías por carretera.

La licencia es personal e intransferible.

Podrá ser retirada por el Departamento de Autorización de Conductores y Vehículos (Ministerio de Transportes, Tráfico y Servicio Técnico del Gobierno de Gibraltar), por ejemplo, cuando el titular:

- no haya cumplido todas las condiciones a las que se supeditaba la utilización de la licencia,
- haya facilitado informaciones inexactas sobre datos necesarios para la expedición o la renovación de la licencia.

La empresa de transportes deberá conservar el original de la licencia.

Una copia auténtica de la licencia deberá encontrarse a bordo del vehículo². En el caso de que se trate de un conjunto de vehículos articulados, la licencia deberá encontrarse en el vehículo de motor. Cubre el conjunto de vehículos articulados, aun en el caso de que el remolque o el semirremolque no esté matriculado o puesto en circulación a nombre del titular de la licencia o esté matriculado o puesto en circulación en otro Estado.

La licencia deberá presentarse a instancia de los agentes encargados del control.

En el territorio de Gibraltar o de cada Estado miembro el titular estará obligado a cumplir las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes en dicho Estado, especialmente en materia de transporte y de circulación.

¹ Reglamento (CE) n.º 1072/2009, tal como se mantiene en el Derecho del Reino Unido, respecto a Gibraltar, en virtud de la sección 6 de la Ley sobre (la retirada de) Gibraltar de la Unión Europea de 2019 [Gibraltar European Union (Withdrawal) Act 2019] y en su versión modificada por los reglamentos adoptados en virtud de la sección 11 de dicha Ley.

² «Vehículo»: todo vehículo de motor matriculado en Gibraltar, o en un Estado miembro, o todo conjunto de vehículos de motor articulados cuyo vehículo de tracción, por lo menos, esté matriculado en un Estado miembro, destinados exclusivamente al transporte de mercancías.

ELEMENTOS DE SEGURIDAD DE LA LICENCIA

La licencia deberá tener al menos dos de los siguientes elementos de seguridad:

- un holograma;
- fibras especiales en el papel que serán visibles con luz ultravioleta;
- al menos una línea en microimpresión (impresión que solo es visible con lupa y que no reproducen las fotocopiadoras);
- caracteres, símbolos o motivos detectables al tacto;
- doble numeración: número de serie de la licencia, de su copia auténtica, así como, en cada caso, el número de expedición;
- un fondo con diseño de seguridad con motivos de guiloches finos e impresión en iris.

Parte 1

Datos que figuran en los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera y condiciones de acceso a estos datos

1. Los registros electrónicos nacionales a que se refiere el artículo 13, apartado 1, de la parte A del presente anexo contendrán, como mínimo, los datos siguientes:
 - a) el nombre y la forma jurídica de la empresa de transporte por carretera;
 - b) la dirección de su establecimiento;
 - c) los nombres de los gestores de transporte designados por cumplir los requisitos establecidos en el artículo 3 de la parte A del presente anexo en relación con la honorabilidad y la competencia profesional o, en su caso, el nombre de un representante legal;
 - d) el tipo de autorización, el número de vehículos que cubre y, en su caso, el número de serie de la licencia a que se refiere el artículo 278, apartado 1, del presente Acuerdo y de las copias auténticas;
 - e) el número, la categoría y el tipo de infracciones graves a que se refiere el artículo 6, apartado 2, de la parte A del presente anexo que hayan dado lugar a una condena o sanción durante los últimos dos años;

- f) el nombre de toda persona inhabilitada para dirigir las actividades de transporte de una empresa, siempre que no se haya restablecido su honorabilidad de conformidad con el artículo 6, apartado 4, de la parte A del presente anexo y las medidas de rehabilitación aplicables;
- g) los números de matrícula de los vehículos a disposición de las empresas de conformidad con el artículo 5, letra f), de la parte A del presente anexo; y
- h) la banda de la clasificación de riesgos de la empresa con arreglo al Derecho o los procedimientos aplicables de cada Parte.

2. Los datos a que se refiere el apartado 1, letras a) a d), serán de acceso público, de conformidad con las disposiciones pertinentes del Derecho sobre protección de datos personales aplicable en cada Parte.

Las autoridades competentes de cada Parte podrán optar por conservar los datos a que se refiere el apartado 1, letras e) a h), en registros separados. En tal caso, los datos contemplados en el apartado 1, letras e) y f), deberán estar a disposición de todas las autoridades competentes de la Parte de que se trate, previa solicitud, o ser directamente accesibles para ellas. La información solicitada se facilitará en un plazo de cinco días hábiles a partir de la recepción de la solicitud.

Los datos a que se refiere el apartado 1, letras g) y h), se pondrán a disposición de las autoridades competentes durante los controles en carretera.

Los datos contemplados en el apartado 1, letras e) a h), solo serán accesibles para autoridades distintas de las autoridades competentes si dichas autoridades están facultadas para efectuar controles e imponer sanciones en el sector del transporte por carretera y sus funcionarios han prestado juramento de guardar secreto o están sometidos a una obligación formal de secreto.

3. Los datos relativos a una empresa cuya autorización se haya suspendido o retirado se mantendrán en el registro electrónico nacional durante dos años desde la expiración de la suspensión o retirada de la licencia y se suprimirán inmediatamente después.

Los datos relativos a toda persona inhabilitada para ejercer la profesión de transportista de mercancías por carretera permanecerán en el registro electrónico nacional mientras no se haya restablecido su honorabilidad de conformidad con el artículo 6, apartado 4, de la parte A del presente anexo. Una vez adoptada tal medida de rehabilitación o cualquier otra medida equivalente, los datos se suprimirán inmediatamente.

Los datos contemplados en los párrafos primero y segundo precisarán las razones que hayan motivado la suspensión o retirada de las autorizaciones o la inhabilitación, según proceda, así como la duración correspondiente.

4. Las Partes adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que todos los datos que figuren en el registro electrónico nacional se mantengan actualizados y sean exactos.

Requisitos mínimos de los datos que deberán introducirse en los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera

1. Los requisitos mínimos para los datos que deban introducirse en los registros electrónicos nacionales establecidos por las autoridades competentes de cada Parte de conformidad con el artículo 13 de la parte A del presente anexo serán los establecidos en el anexo de la Decisión 2009/992/UE de la Comisión¹ y en el artículo 1 de la Decisión de Ejecución (UE) 2024/2164 de la Comisión², con las adaptaciones recogidas en los apartados siguientes.
2. A efectos del presente apéndice, se aplicarán las siguientes adaptaciones del anexo de la Decisión 2009/992/UE:
 - a) la referencia a «Estado miembro» se sustituye por «país»³;
 - b) siempre que aparezcan referencias a «licencia comunitaria», estas se sustituyen por «licencia exigida en el artículo 278, apartado 1, del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra»;

¹ Decisión 2009/992/UE de la Comisión, de 17 de diciembre de 2009, sobre los requisitos mínimos de los datos que deberán introducirse en los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera (DOUE L 339 de 22.12.2009, p. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2009/992/oj>).

² Decisión de Ejecución (UE) 2024/2164 de la Comisión, de 11 de julio de 2024, sobre los requisitos mínimos relativos a los datos de vehículos alquilados que deben introducirse en los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera (DOUE L, 2024/2164, 20.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/2164/oj).

³ Por país se entiende un Estado miembro en el caso de la Unión, y el territorio de Gibraltar en el caso del Reino Unido, respecto a Gibraltar.

- c) en el caso del Reino Unido, respecto a Gibraltar, no serán necesarios los campos siguientes: «Número de personas empleadas» y «Clasificación de riesgos»;
 - d) el texto «artículo 16, apartado 2, letra c), del Reglamento (CE) n.º 1071/2009» se sustituye por «apéndice 27-A-1-5, parte 1, letra c), del anexo 27 del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra».
3. A efectos del presente apéndice, el elemento de datos «País de matriculación del vehículo» a que se refiere el artículo 1 de la Decisión de Ejecución (UE) 2024/2164, en el caso del Reino Unido, respecto a Gibraltar, se fijará por defecto en «GI».

Parte 3

Modalidades del intercambio de información

a que se refiere la parte A, artículo 14, apartados 3 y 4, del presente anexo

1. El Reino Unido, respecto a Gibraltar, y los Estados miembros de la Unión utilizarán el Registro Europeo de Empresas de Transporte por Carretera (ERRU), establecido por el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/480 de la Comisión⁴, para el intercambio de información a que se refiere la parte A, artículo 14, apartados 3 y 4, del presente anexo.
2. El Reino Unido, respecto a Gibraltar, llevará a cabo la interconexión de su registro electrónico nacional al ERRU de conformidad con los procedimientos y requisitos técnicos establecidos en el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/480, con las adaptaciones recogidas en la parte 4 del presente apéndice.

⁴ Reglamento de Ejecución (UE) 2016/480 de la Comisión, de 1 de abril de 2016, por el que se establecen las normas comunes relativas a la interconexión de los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1213/2010 de la Comisión (DOUE L 87 de 2.4.2016, p. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

3. Cada una de las Partes garantizará que el tratamiento de datos personales en el contexto del presente apéndice se lleve a cabo únicamente con el fin de verificar el cumplimiento de lo dispuesto en la tercera parte, título III, capítulo 2, del presente Acuerdo y en el presente anexo.
4. El Reino Unido, respecto a Gibraltar, y cada Estado miembro de la Unión designarán un punto de contacto del ERRU responsable del intercambio de información de la otra Parte en relación con la aplicación del presente apéndice.

Parte 4

Adaptaciones de las especificaciones técnicas del ERRU

A efectos del presente apéndice, se aplicarán las siguientes adaptaciones al Reglamento de Ejecución (UE) 2016/480:

1. Toda referencia a «Estado miembro», dondequiera que aparezca, se entenderá hecha a «país»⁵ y toda referencia a «Estados miembros», dondequiera que aparezca, se entenderá hecha a «países»⁶.
2. Toda referencia al «presente Reglamento», dondequiera que aparezca, a los «anexos I a VII del presente Reglamento» o al «anexo VIII del presente Reglamento» se entenderá hecha al «apéndice 27-A-1-5 del anexo 27 del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra».

⁵ Por país se entiende un Estado miembro en el caso de la Unión, y el territorio de Gibraltar en el caso del Reino Unido, respecto a Gibraltar.

⁶ Por países se entienden tanto los Estados miembros como, en el caso del Reino Unido, respecto a Gibraltar, el territorio de Gibraltar.

3. Toda referencia a «licencia comunitaria», dondequiera que aparezca, se entenderá hecha a «licencia exigida en el artículo 278, apartado 1, del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra».
4. En los artículos 1 a 3, el texto «artículo 16 del Reglamento (CE) n.º 1071/2009» y «artículo 16, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 1071/2009» se sustituyen por «apéndice 27-A-1-5 del anexo 27 del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra».
5. En el artículo 2, el texto «artículo 2 del Reglamento (CE) n.º 1071/2009» se sustituye por «anexo 27, parte A, artículo 2, del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra».
6. En el artículo 2, letra e), el texto «artículo 8, apartado 8, del Reglamento (CE) n.º 1071/2009» se sustituye por «artículo 280 del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra».
7. Los artículos 6 y 7 no serán aplicables a efectos del presente apéndice.
8. En el anexo II, punto 1.3:
 - a) el texto «clasificación de riesgos y banda de la clasificación de riesgos» se sustituye por «banda de la clasificación de riesgos»;
 - b) se suprime la referencia a «número de empleados».

9. En el apéndice del anexo III:
- a) los siguientes campos no figurarán en un mensaje de respuesta al control de los datos de la empresa de transporte: «Número de personas empleadas», «Clasificación de riesgos»;
 - b) el texto «en el anexo IV del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 y en el anexo I del Reglamento (UE) 2016/403 de la Comisión» se sustituye por «en el anexo 27, apéndices 27-A-1-1 y 27-A-1-1*bis*, del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra».
10. En la sección 1 del anexo VIII, el texto «artículo 11, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 1071/2009» se sustituye por «anexo 27, parte A, artículo 12, apartado 2, del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra».

11. En la sección 2.1 del anexo VIII, el texto «ni en la Directiva 2006/22/CE ni en el Reglamento (CE) n.º 1071/2009» se sustituye por «ni en el anexo 27, apéndices 27-A-1-1 ni 27-A-1-1*bis*, del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte».

Parte 5

Suspensión de la conexión del Reino Unido, respecto a Gibraltar, al ERRU

La Unión podrá suspender el acceso del Reino Unido, respecto a Gibraltar, al ERRU si el Reino Unido, respecto a Gibraltar, deja de cumplir las condiciones establecidas en el presente apéndice.

PARTE B

REQUISITOS PARA LOS CONDUCTORES QUE PARTICIPEN EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS DE CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 280 DEL PRESENTE ACUERDO

SECCIÓN 1

CERTIFICADO DE APTITUD PROFESIONAL

ARTÍCULO 1

Ámbito de aplicación

La presente sección se aplica a la actividad de conducción de cualquier persona empleada o utilizada por un transportista de mercancías por carretera de una de las Partes que realice los viajes a que se refieren los artículos 276 o 277 del presente Acuerdo y que utilice vehículos para los que se exija un permiso de conducción de una de las categorías C1, C1+E, C o C+E, o un permiso de conducción que el Comité Especializado en Economía y Comercio reconozca como equivalente.

ARTÍCULO 2

Exenciones

No se exigirá un certificado de aptitud profesional (CAP) a los conductores de vehículos:

- a) cuya velocidad máxima autorizada no supere los 45 kilómetros por hora;
- b) utilizados por los servicios de las fuerzas armadas, la protección civil, los bomberos, las fuerzas de orden público y los servicios de ambulancias de emergencia, o bajo el control de las mencionadas fuerzas y organismos, siempre que el transporte sea consecuencia de las funciones asignadas a dichos servicios;
- c) que se sometan a pruebas en carretera para fines de mejora técnica, reparación o mantenimiento, ni a los conductores de los vehículos nuevos o transformados que aún no se hayan puesto en circulación;
- d) utilizados en situaciones de emergencia o destinados a misiones de salvamento;
- e) que transporten materiales, equipos o maquinaria para el uso de los conductores en el ejercicio de su profesión, siempre que la conducción de los vehículos no sea la actividad principal de los conductores; o
- f) utilizados o alquilados sin conductor por empresas agrícolas, hortícolas, forestales, ganaderas o pesqueras para el transporte de mercancías en el marco de su propia actividad empresarial, salvo si la conducción forma parte de la actividad principal del conductor o si la conducción supera una distancia establecida en el Derecho nacional desde el centro de explotación de la empresa que posee o alquila el vehículo.

ARTÍCULO 3

Cualificación y formación

1. La actividad de conducción, definida en el artículo 1, estará subordinada a una obligación de cualificación inicial y a una obligación de formación continua. A tal fin, las Partes establecerán:

a) un sistema de cualificación inicial que corresponda a una de las dos opciones siguientes:

i) opción que incluye tanto la asistencia a un curso como un examen

De conformidad con lo dispuesto en el punto 2.1 de la sección 2 del apéndice 27-B-1-1, este tipo de cualificación inicial supondrá la asistencia obligatoria a un curso de una duración determinada. Concluirá con un examen. Si este se supera, se obtendrá un CAP conforme a lo dispuesto en el artículo 6, apartado 1, letra a);

ii) opción que incluye únicamente exámenes

De conformidad con lo dispuesto en el punto 2.2 de la sección 2 del apéndice 27-B-1-1, este tipo de cualificación inicial no supone la asistencia obligatoria a un curso, sino únicamente un examen teórico y otro práctico. Si estos se superan, se obtendrá un CAP conforme a lo dispuesto en el artículo 6, apartado 1, letra b).

No obstante, una Parte podrá autorizar a un conductor a conducir dentro de su territorio antes de obtener un CAP, cuando esté realizando un curso de formación profesional nacional de al menos seis meses, por un período máximo de tres años. En el contexto de ese curso de formación profesional, los exámenes mencionados en los incisos i) y ii) podrán completarse en etapas; y

- b) un sistema de formación continua.

De conformidad con lo dispuesto en la sección 4 del apéndice 27-B-1-1, la formación continua supone la asistencia obligatoria al curso. Se sancionará con la expedición del CAP previsto en el artículo 8, apartado 1.

2. Asimismo, una Parte también podrá establecer un sistema de cualificación inicial acelerada para que un conductor pueda conducir en los casos a que se refiere el artículo 5, apartado 2, letra a), inciso ii), y letra b).

De conformidad con lo dispuesto en la sección 3 del apéndice 27-B-1-1, la cualificación inicial acelerada supondrá la asistencia obligatoria al curso. Concluirá con un examen. Si este se supera, se obtendrá un CAP conforme a lo dispuesto en el artículo 6, apartado 2.

3. Una Parte podrá eximir a un conductor que haya obtenido el certificado de aptitud profesional previsto en la parte A de los exámenes a que se refieren el apartado 1, letra a), incisos i) y ii), y el apartado 2 del presente artículo en las materias correspondientes al examen previsto en la mencionada parte del presente anexo y, cuando proceda, eximirle de la obligación de asistir a la parte del curso que corresponda a dichas materias.

ARTÍCULO 4

Derechos adquiridos

Los conductores que posean un permiso de conducción de las categorías C1, C1+E, C o C+E, o un permiso reconocido como equivalente por el Comité Especializado en Economía y Comercio, expedido a más tardar el 10 de septiembre de 2009, quedarán exentos de la obligación de obtener una cualificación inicial.

RTÍCULO 5

Cualificación inicial

1. El acceso a la cualificación inicial no requerirá la obtención previa del permiso de conducción correspondiente.
2. Los conductores de un vehículo destinado al transporte de mercancías podrán conducir:
 - a) a partir de la edad de 18 años:
 - i) un vehículo de las categorías de permiso de conducción C y C+E, a condición de ser titular del CAP previsto en el artículo 6, apartado 1; y
 - ii) un vehículo de las categorías de permiso de conducción C y C1+E, a condición de ser titular del CAP previsto en el artículo 6, apartado 2;
 - b) a partir de la edad de 21 años, un vehículo de las categorías de permiso de conducción C y C+E, a condición de ser titular del CAP previsto en el artículo 6, apartado 2.
3. Sin perjuicio del límite de edad establecido en el apartado 2, los conductores que efectúen transportes de mercancías y estén en posesión del CAP previsto en el artículo 6 para alguna de las categorías de permiso de conducción a que se refiere el apartado 2 del presente artículo quedarán eximidos de la obligación de obtener el CAP para cualquier otra categoría de vehículos prevista en dicho apartado.

4. Los conductores que efectúen transportes de mercancías y amplíen o modifiquen sus actividades para efectuar transporte de viajeros, o a la inversa, y sean titulares del CAP previsto en el artículo 6 no tendrán la obligación de repetir las partes comunes de las cualificaciones iniciales, sino solo las partes específicas de la nueva cualificación.

ARTÍCULO 6

CAP acreditativo de la cualificación inicial

1. CAP acreditativo de una cualificación inicial

a) CAP expedido para sancionar la asistencia a los cursos y un examen

De conformidad con el artículo 3, apartado 1, letra a), inciso i), las Partes impondrán al candidato a conductor la asistencia a los cursos impartidos en un centro de formación autorizado por las autoridades competentes de conformidad con lo dispuesto en la sección 5 del apéndice 27-B-1-1, denominado en lo sucesivo «centro de formación autorizado». Los cursos abarcarán todas las materias a que se refiere la sección 1 del apéndice 27-B-1-1.

Esta formación concluirá con la superación del examen previsto en el punto 2.1 de la sección 2 del apéndice 27-B-1-1. Este examen lo organizarán las autoridades competentes de las Partes o una entidad que estas designen y estará encaminado a comprobar si el candidato a conductor posee el nivel de conocimientos que exige la sección 1 del apéndice 27-B-1-1 en las materias antes mencionadas. Las autoridades o entidades citadas supervisarán el examen y, si este se supera, expedirán al conductor un CAP acreditativo de una cualificación inicial.

b) CAP expedido para sancionar unos exámenes

De conformidad con el artículo 3, apartado 1, letra a), inciso ii), las Partes impondrán al candidato a conductor la superación de los exámenes, teórico y práctico, previstos en el punto 2.2 de la sección 2 del apéndice 27-B-1-1. Estos exámenes los organizarán las autoridades competentes de las Partes o una entidad que estas designen y estarán encaminados a comprobar si el candidato a conductor posee el nivel de conocimientos que exige la sección 1 del apéndice 27-B-1-1 en las materias antes mencionadas. Las autoridades o entidades citadas supervisarán los exámenes y, si estos se superan, expedirán al conductor un CAP acreditativo de una cualificación inicial.

2. CAP acreditativo de una cualificación inicial acelerada

De conformidad con el artículo 3, apartado 2, las Partes impondrán al candidato a conductor la asistencia a los cursos impartidos en un centro de formación autorizado. Los cursos abarcarán todas las materias a que se refiere la sección 1 del apéndice 27-B-1-1.

Esta formación concluirá con el examen previsto en la sección 3 del apéndice 27-B-1-1. Este examen lo organizarán las autoridades competentes de las Partes o una entidad que estas designen y estará encaminado a comprobar si el candidato a conductor posee el nivel de conocimientos que exige la sección 1 del apéndice 27-B-1-1 en las materias antes mencionadas. Las autoridades o entidades citadas supervisarán el examen y, si este se supera, expedirán al conductor un CAP acreditativo de una cualificación inicial acelerada.

ARTÍCULO 7

Formación continua

La formación continua consistirá en una formación que permite a los titulares del CAP actualizar los conocimientos esenciales para el ejercicio de su función, haciendo especial hincapié en la seguridad vial, la salud y la seguridad en el trabajo y la reducción del impacto medioambiental de la conducción.

Esa formación la organizará un centro de formación autorizado, de conformidad con la sección 5 del apéndice 27-B-1-1. La formación consistirá en clases presenciales, formación práctica y formación mediante herramientas de tecnologías de la información y la comunicación o simuladores de alto nivel, si se encuentran disponibles. Si un conductor pasa a trabajar en otra empresa, la formación continua que haya efectuado deberá ser tomada en cuenta.

La formación continua estará concebida para profundizar y revisar algunas de las materias recogidas en la sección 1 del apéndice 27-B-1-1. Deberá cubrir una serie de temas diversos e incluir siempre al menos una materia relacionada con la seguridad vial. Las materias de formación tendrán en cuenta la evolución legislativa y tecnológica pertinente, y, en la medida de lo posible, las necesidades específicas de formación del conductor.

ARTÍCULO 8

CAP acreditativo de la formación continua

1. Tras la terminación de la formación continua prevista en el artículo 7, las autoridades competentes de las Partes o el centro de formación autorizado expedirán a nombre del conductor un CAP acreditativo de la formación continua.
2. Deberán seguir por primera vez una formación continua:
 - a) los titulares del CAP a que se refiere el artículo 6, en el transcurso de los cinco años siguientes a la fecha de expedición de dicho CAP; y
 - b) los conductores a que se refiere el artículo 4, en el transcurso de los cinco años siguientes al 10 de septiembre de 2009.

Una Parte podrá reducir o ampliar dos años, como máximo, los plazos a que se refieren las letras a) o b).

3. El conductor que haya terminado el primer curso de formación continua a que se refiere el apartado 2 del presente artículo seguirá una formación continua cada cinco años antes del final del período de validez del CAP acreditativo de la formación continua.
4. Los titulares del CAP previsto en el artículo 6 o del CAP previsto en el apartado 1 del presente artículo, así como los conductores a que se refiere el artículo 4, que hayan dejado de ejercer la profesión y no cumplan las exigencias de los apartados 1, 2 y 3, deberán seguir un curso de formación continua antes de reanudar el ejercicio de la profesión.

5. Los conductores que realicen transportes de mercancías por carretera y hayan completado cursos de formación continua para una de las categorías de permisos previstas en el artículo 5, apartado 2, estarán eximidos de la obligación de seguir una formación continua para otra de las categorías previstas en dicho apartado.

ARTÍCULO 9

Ejecución

Las autoridades competentes de una Parte o bien añadirán directamente en el permiso de conducción del conductor, al lado de las correspondientes categorías de permiso, un signo distintivo que acredite la posesión de un CAP y que indique la fecha de expiración, o bien introducirán una tarjeta especial de cualificación del conductor que se debería elaborar de acuerdo con el modelo que figura en el apéndice 27-B-1-2. Se podrá aceptar cualquier otro modelo siempre que el Comité Especializado en Economía y Comercio lo reconozca como equivalente. La tarjeta de cualificación del conductor o cualquier documento equivalente según lo indicado más arriba, expedidos por las autoridades competentes de una Parte, deberán ser reconocidos también por la otra Parte a efectos de la presente sección.

Los conductores deberán poder presentar, a instancia de cualquier inspector autorizado, un permiso de conducción o una tarjeta de cualificación del conductor específica o documento equivalente que lleve el signo distintivo que confirme la posesión de un CAP.

REQUISITOS MÍNIMOS DE CUALIFICACIÓN Y FORMACIÓN

A fin de garantizar que las normas que rigen el transporte de mercancías por carretera cubierto por los artículos 276 y 277 del presente acuerdo estén lo más armonizadas posible, los requisitos mínimos de cualificación y formación del conductor, así como la autorización de los centros de formación, se establecen en las secciones 1 a 5 del presente apéndice. Se podrá aceptar que esta cualificación o formación tenga cualquier otro contenido siempre que el Comité Especializado en Economía y Comercio lo considere equivalente.

SECCIÓN 1

LISTA DE MATERIAS

Los conocimientos que deberán tener en cuenta las Partes para la verificación de la cualificación inicial y la formación continua del conductor deberán referirse al menos a las materias enumeradas en la presente lista. Los candidatos deberán alcanzar el nivel de conocimientos y de aptitudes prácticas necesario para conducir con seguridad la categoría de vehículos de que se trate. El nivel mínimo de conocimientos no podrá ser inferior al nivel adquirido durante la escolaridad obligatoria, complementada con una formación profesional.

1. Formación avanzada sobre conducción racional basada en las normas de seguridad

1.1. Objetivo: conocer las características de la cadena cinemática para optimizar su utilización:

curvas de par, potencia y consumo específico de un motor, zona de utilización óptima del cuentarrevoluciones y diagramas de cobertura de las relaciones de la caja de cambio de velocidades.

- 1.2. Objetivo: conocer las características técnicas y el funcionamiento de los dispositivos de seguridad a fin de dominar el vehículo, minimizar su desgaste y prevenir las anomalías de funcionamiento:

límites de utilización de los frenos y ralentizadores, utilización combinada de frenos y ralentizador, selección de la mejor combinación entre velocidad y relación de transmisión, utilización de la inercia del vehículo, utilización de los medios de ralentización y de frenado en las bajadas, acciones que deben adoptarse en caso de fallo, uso de dispositivos electrónicos y mecánicos tales como el programa electrónico de estabilidad (ESP), los sistemas avanzados de frenado de urgencia (AEBS), el sistema antibloqueo de ruedas (ABS), los sistemas de control de tracción (TCS) y los sistemas de vigilancia de los vehículos (IVMS), así como otros dispositivos de automatización o ayuda a la conducción cuya utilización haya sido aprobada.

- 1.3. Objetivo: poder optimizar el consumo de carburante:

optimización del consumo de carburante mediante la aplicación de las técnicas indicadas en los puntos 1.1 y 1.2, importancia de anticipar el flujo del tráfico, distancia apropiada con otros vehículos y uso del impulso de los vehículos, velocidad constante, conducción fluida y presión adecuada de los neumáticos, así como conocimiento de los sistemas de transporte inteligente que incrementan la eficiencia de la conducción y ayudan a planificar la ruta.

1.4. Objetivo: ser capaz de anticipar y evaluar los riesgos del tráfico y de adaptarse a ellos:

tener conocimiento de los diferentes tipos de carreteras, tráfico y condiciones climáticas, adecuándose a ellos; anticipar acontecimientos; entender cómo se prepara y planifica un viaje en condiciones meteorológicas inusuales; estar familiarizado con el uso de los equipos de seguridad conexos, y saber cuándo es necesario aplazar o anular un viaje debido a condiciones meteorológicas extremas; adaptarse a los riesgos del tráfico, incluidos los comportamientos peligrosos o las distracciones al volante (por el uso de dispositivos electrónicos, comer, beber, etc.); reconocer las situaciones de peligro, actuando en consonancia, y ser capaz de gestionar el estrés que de ellas se deriva, en particular por lo que se refiere al tamaño y peso de los vehículos y a los usuarios vulnerables, tales como peatones, ciclistas y motoristas;

identificar situaciones potencialmente peligrosas e interpretar correctamente si podrían desembocar en situaciones en las que ya no sería posible evitar los accidentes; escoger y poner en práctica acciones que sirvan para aumentar el margen de seguridad de forma que el accidente pueda aún evitarse en caso de materialización del peligro.

1.5. Objetivo: ser capaz de realizar una operación de carga respetando las consignas de seguridad y la buena utilización del vehículo:

fuerzas que se aplican a los vehículos en movimiento, utilización de las relaciones de la caja de velocidades en función de la carga del vehículo y del perfil de la carretera, uso de los sistemas de transmisión automáticos, cálculo de la carga útil de un vehículo o de un conjunto de vehículos, cálculo del volumen útil, reparto de la carga, consecuencias de la sobrecarga por eje, estabilidad del vehículo y centro de gravedad, tipos de embalaje y apoyos de la carga;

principales tipos de mercancías que requieren estiba, técnicas de calce y estiba, utilización de correas de estiba, verificación de los dispositivos de estiba, utilización de los medios de manipulación, y entoldado y desentoldado.

2. Aplicación de la reglamentación

2.1. Objetivo: conocer el entorno social del transporte por carretera y su reglamentación:

duración máxima de la jornada laboral específica del sector de los transportes; principios, aplicación y consecuencias de la normativa relativa a los tiempos de conducción y los períodos de descanso, así como de la normativa relativa al tacógrafo; sanciones en caso de no utilización, mala utilización o manipulación fraudulenta del tacógrafo; conocimiento del entorno social del transporte por carretera: derechos y obligaciones del conductor en materia de cualificación inicial y de formación continua.

2.2. Objetivo: conocer la reglamentación en materia de transporte de mercancías:

títulos que habilitan para el ejercicio del transporte, documentos que deben llevarse a bordo, restricciones de la circulación, tasas por el uso de la infraestructura vial, obligaciones en virtud de los modelos de contrato de transporte de mercancías, redacción de los documentos en los que se concrete el contrato de transporte, autorizaciones de transporte internacional, obligaciones del Convenio CMR relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (hecho en Ginebra el 19 de mayo de 1956), redacción de la carta de porte internacional, paso de fronteras, transitorios, y documentos especiales que acompañan a las mercancías.

3. Salud, seguridad vial y medioambiental, servicio, logística

- 3.1. Objetivo: hacer que los conductores sean conscientes de los riesgos de la carretera y los accidentes de trabajo:

tipología de los accidentes de trabajo en el sector del transporte; estadísticas de los accidentes de circulación; implicación de los vehículos pesados/autocares; y consecuencias humanas, materiales y económicas.

- 3.2. Objetivo: ser capaz de prevenir la delincuencia y el tráfico de inmigrantes clandestinos: información general;

información general; implicaciones para los conductores; medidas de prevención; lista de comprobaciones; legislación sobre la responsabilidad de los transportistas.

- 3.3. Objetivo: ser capaz de prevenir los riesgos físicos:

principios ergonómicos; movimientos y posturas de riesgo, condición física, ejercicios de manipulación y protección personal.

- 3.4. Objetivo: tener conciencia de la importancia de la capacidad física y mental:

principios de una alimentación sana y equilibrada, efectos del alcohol, los medicamentos o cualquier otra sustancia que pueda modificar el comportamiento; síntomas, causas y efectos de la fatiga y el estrés; papel fundamental del ciclo básico actividad/descanso.

3.5. Objetivo: tener capacidad para evaluar situaciones de emergencia:

comportamiento en situaciones de emergencia: evaluación de la situación, prevención del agravamiento de los accidentes, aviso a los servicios de socorro, auxilio a los heridos y aplicación de los primeros auxilios, reacción en caso de incendio, evacuación de los ocupantes de un camión, reacción en caso de agresión; principios básicos de la declaración amistosa de accidente.

3.6. Objetivo: poder adoptar comportamientos que contribuyan a valorar la imagen de marca de una empresa:

actitudes del conductor e imagen de marca: importancia para la empresa de la calidad de la prestación del conductor, diferentes papeles del conductor, diferentes interlocutores del conductor, mantenimiento del vehículo, organización del trabajo, consecuencias de un litigio en los planos comercial y financiero.

3.7. Objetivo: conocer el entorno económico del transporte de mercancías por carretera y la organización del mercado:

el transporte por carretera frente a los demás modos de transporte (competencia, transporte de carga), diferentes actividades del transporte por carretera (transporte por cuenta ajena, por cuenta propia y actividades auxiliares del transporte), organización de los principales tipos de empresas de transporte o de actividades auxiliares del transporte, diferentes especializaciones del transporte (cisternas, temperaturas controladas, mercancías peligrosas, transporte de animales, etc.), evolución del sector (diversificación de las prestaciones ofrecidas, ferrocarril-carretera, subcontratación, etc.).

SECCIÓN 2

CUALIFICACIÓN INICIAL OBLIGATORIA PREVISTA EN LA PARTE B, SECCIÓN 1, ARTÍCULO 3, APARTADO 1, LETRA a), DEL PRESENTE ANEXO

Una Parte podrá tener en cuenta otra formación específica relativa al transporte de mercancías por carretera que exija su legislación como parte de la formación en virtud de la presente sección y de la sección 3 del presente apéndice.

2.1. Opción que incluye tanto la asistencia a un curso como un examen

La cualificación inicial deberá incluir la enseñanza de todas las materias que figuran en la lista de la sección 1 del presente apéndice. La duración de esta cualificación inicial será de doscientas ochenta horas.

Cada candidato a conductor deberá efectuar al menos veinte horas de conducción individual en un vehículo de la categoría correspondiente, que responda como mínimo a los criterios de los vehículos de examen.

Durante la conducción individual, el candidato a conductor estará acompañado por un instructor, empleado por un centro de formación autorizado. Cada candidato a conductor podrá efectuar un máximo de ocho horas de las veinte horas de conducción individual en un terreno especial o en un simulador de alto nivel, a fin de evaluar la formación sobre conducción racional basada en las normas de seguridad, en particular por lo que respecta al control del vehículo en los distintos estados de la calzada así como de sus variaciones en relación con las condiciones atmosféricas, la hora del día o de la noche y la capacidad de optimizar el consumo de carburante.

Una Parte y, en el caso de la Unión, un Estado miembro podrá autorizar que parte de la formación sea impartida por el centro de formación autorizado mediante tecnologías de la información y la comunicación (TIC), por ejemplo el aprendizaje electrónico, asegurando al mismo tiempo el mantenimiento de una alta calidad y de la eficacia de la formación y seleccionando las materias en las que las herramientas TIC puedan utilizarse más eficazmente. En ese caso, se exigirá una identificación fiable del usuario y unos medios de control adecuados.

Para los conductores a que se refiere el artículo 5, apartado 4, de la sección 1 de la parte B, la duración de la cualificación inicial será de setenta horas, de las cuales cinco serán de conducción individual.

Al término de esta formación, las autoridades competentes de las Partes o la entidad que estas designen, someterán al conductor a un examen escrito u oral. Dicho examen incluirá al menos una pregunta relativa a cada uno de los objetivos mencionados en la lista de materias de la sección 1 del presente apéndice.

2.2. Opción: exámenes

Las autoridades competentes de las Partes o la entidad que estas designen organizarán los exámenes teórico y práctico anteriormente mencionados para comprobar que los candidatos a conductores poseen el nivel de conocimientos exigido en la sección 1 del presente apéndice respecto de la totalidad de los objetivos y materias que allí se indican.

- a) El examen teórico constará al menos de dos partes:
 - i) preguntas que podrán ser de elección múltiple, de respuesta directa o una combinación de ambas; y

- ii) estudios de casos.

La duración mínima del examen teórico será de cuatro horas.

- b) El examen práctico constará de dos pruebas:

- i) una prueba de conducción destinada a evaluar la formación sobre conducción racional basada en las normas de seguridad. Esta prueba tendrá lugar, en la medida de lo posible, en carreteras situadas fuera de los núcleos urbanos, en vías rápidas y en autopistas (o similares), así como en todo tipo de vías urbanas, que presenten los distintos tipos de dificultades a que pueda tener que hacer frente un conductor. Es deseable que esta prueba se pueda desarrollar en distintas condiciones de densidad de tráfico. El tiempo de conducción en carretera deberá utilizarse de manera óptima para evaluar al candidato en todas las zonas de circulación en las que podría circular. La duración mínima de esta prueba será de noventa minutos,
- ii) una prueba práctica relativa como mínimo a los puntos 1.5, 3.2, 3.3 y 3.5, de la sección 1 del presente apéndice.

La duración mínima de esta prueba será de treinta minutos.

Los vehículos utilizados en los exámenes prácticos responderán como mínimo a los criterios de los vehículos de examen.

El examen práctico podrá completarse mediante una tercera prueba que se desarrollará en un terreno especial o en un simulador de alto nivel a fin de evaluar la formación sobre conducción racional basada en las normas de seguridad, en particular, por lo que respecta al control del vehículo en función de los distintos estados de la calzada, así como de sus variaciones en relación con las condiciones atmosféricas y la hora del día o de la noche.

El tiempo asignado para esta prueba optativa puede variar. En caso de que el conductor se someta a esta prueba, su duración podría deducirse de la duración de noventa minutos de la prueba de conducción a que se refiere el inciso i), no pudiendo esta reducción superar los treinta minutos.

Para los conductores a que se refiere el artículo 5, apartado 4, de la sección 1 de la parte B, el examen teórico se limitará a las materias de la sección 1 del presente apéndice, relativas a los vehículos a que se refiere la nueva cualificación inicial. Estos conductores deberán, no obstante, realizar el examen práctico en su totalidad.

SECCIÓN 3

CUALIFICACIÓN INICIAL ACELERADA

DISPUESTA EN LA PARTE B, SECCIÓN 1, ARTÍCULO 3, APARTADO 2 DEL PRESENTE ANEXO

La cualificación inicial acelerada deberá incluir la enseñanza de todas las materias que figuran en la lista de la sección 1 del presente apéndice. Esta cualificación acelerada tendrá una duración de ciento cuarenta horas.

Cada candidato a conductor deberá efectuar al menos diez horas de conducción individual en un vehículo de la categoría correspondiente, que responda como mínimo a los criterios de los vehículos de examen.

Durante la conducción individual, el candidato a conductor estará acompañado por un instructor, empleado por un centro de formación autorizado. Cada candidato a conductor podrá efectuar un máximo de cuatro horas de las diez horas de conducción individual en un terreno especial o en un simulador de alto nivel, a fin de evaluar la formación sobre conducción racional basada en las normas de seguridad, en particular por lo que respecta al control del vehículo en los distintos estados de la calzada y la forma en que cambian esos estados de la calzada en función de las distintas condiciones atmosféricas, la hora del día o de la noche y la capacidad de optimizar el consumo de carburante.

Lo dispuesto en el párrafo cuarto del punto 2.1 de la sección 2 del presente apéndice será también aplicable a la cualificación inicial acelerada.

Para los conductores a que se refiere el artículo 5, apartado 4, de la sección 1 de la parte B, la duración de la cualificación inicial será de treinta y cinco horas, de las cuales dos horas y media serán de conducción individual.

Al término de esta formación, las autoridades competentes de las Partes o la entidad que estas designen, someterán al conductor a un examen escrito u oral. Dicho examen incluirá al menos una pregunta relativa a cada uno de los objetivos mencionados en la lista de materias de la sección 1 del presente apéndice.

Una Parte podrá tener en cuenta otra formación específica relativa al transporte de mercancías por carretera que exija su legislación como parte de la formación en virtud de la presente sección.

SECCIÓN 4

FORMACIÓN CONTINUA OBLIGATORIA PREVISTA EN LA PARTE B, SECCIÓN 1, ARTÍCULO 3, APARTADO 1, LETRA b), DEL PRESENTE ANEXO

Los centros de formación autorizados organizarán cursos de formación continua obligatoria. La duración de estos cursos será de treinta y cinco horas cada cinco años y se impartirán por períodos de un mínimo de siete horas, que podrán dividirse a lo largo de dos días consecutivos. Cuando se recurra al aprendizaje electrónico, el centro de formación autorizado garantizará que se mantenga una adecuada calidad de la formación, incluida la selección de las materias en que las herramientas de las tecnologías de la información y la comunicación puedan utilizarse más eficazmente. En particular, las Partes exigirán una identificación fiable del usuario y unos medios de control adecuados. La duración máxima de la formación con aprendizaje electrónico no superará las doce horas. Al menos uno de los períodos de los cursos de formación se dedicará a la seguridad vial. El contenido de la formación tendrá en cuenta las necesidades específicas de formación en función de las operaciones de transporte realizadas por el conductor y de la evolución normativa y tecnológica pertinente, y debería tener en cuenta en la mayor medida posible las necesidades específicas de formación del conductor. Deberían tratarse una serie de diferentes materias durante las treinta y cinco horas, e incluir asimismo la repetición de la formación cuando se demuestre que el conductor tiene necesidades específicas de readaptación.

Una Parte y, en el caso de la Unión, un Estado miembro podrá tener en cuenta otra formación específica relativa al transporte de mercancías por carretera que exija su legislación como parte de la formación en virtud de la presente sección.

SECCIÓN 5

AUTORIZACIÓN DE LA CUALIFICACIÓN INICIAL Y DE LA FORMACIÓN CONTINUA

- 5.1. Los centros de formación que participen en la cualificación inicial y en la formación continua deberán estar autorizados por las autoridades competentes de las Partes. Esta autorización solo se otorgará previa solicitud por escrito. La solicitud de autorización debe ir acompañada de documentos que incluyan:
- 5.1.1 un programa de cualificación y de formación adecuado que especifique las materias impartidas e indique el plan de ejecución y los métodos de enseñanza previstos;
 - 5.1.2 las cualificaciones y los campos en los que trabajen los docentes;
 - 5.1.3 información sobre los locales donde se impartirán los cursos, los materiales pedagógicos, los medios de que se dispone para los trabajos prácticos y el parque de vehículos utilizado; y
 - 5.1.4 las condiciones de participación en los cursos (número de participantes).
- 5.2. La autoridad competente deberá conceder la autorización por escrito y con sujeción a las condiciones siguientes:
- 5.2.1 la formación deberá impartirse conforme a los documentos adjuntos a la solicitud;

- 5.2.2 la autoridad competente podrá enviar a personas autorizadas para que presten su cooperación en los cursos de formación en los centros autorizados y dispondrán de un derecho de control de dichos centros por lo que atañe a los medios utilizados y el correcto desarrollo de los cursos de formación y de los exámenes; y
- 5.2.3 la autorización podrá retirarse o suspenderse cuando no se cumplan las condiciones en que se basó dicha autorización.

El centro de formación autorizado deberá garantizar que los instructores conozcan bien la reglamentación más reciente y los requisitos en materia de formación. En el marco de un procedimiento de selección específica, los instructores deberán demostrar que poseen conocimientos didácticos y pedagógicos. Por lo que se refiere a la parte práctica de la formación, los instructores deberán justificar una experiencia como conductores profesionales o una experiencia de conducción análoga, como la de instructor de conducción de vehículos pesados.

El programa de enseñanza deberá elaborarse con arreglo a la autorización y se basará en las materias indicadas en la sección 1.

MODELO DE LA TARJETA DE CUALIFICACIÓN DEL CONDUCTOR
A QUE SE REFIERE LA PARTE B, SECCIÓN 1, ARTICULO 9, DEL PRESENTE ANEXO

Side 1

DRIVER QUALIFICATION CARD (MEMBER STATE/UK)

6. PHOTO

1.

2.

3.

4a.

4b.

4c.

(4d.)

5a.

5b.

7.

(8.)

9.

Side 2

11.

1. Surname

2. First name

3. Date and place of birth

4a. Date of issue

4b. Administrative expiry date

4c. Issued by

5a. Licence No

5b. Serial No

10. Union code¹

9.

10.

C1

C

D1

D

C1E

CE

D1E

DE

¹ If applicable

SECCIÓN 2

TIEMPOS DE CONDUCCIÓN, PAUSAS Y PERÍODOS DE DESCANSO

ARTÍCULO 1

Ámbito de aplicación

1. La presente sección establece las normas sobre los tiempos de conducción, pausas y períodos de descanso de los conductores a que se refiere el artículo 280, letra b), del presente Acuerdo que realicen los viajes a que se refieren los artículos 276 y 277 del presente Acuerdo.
2. Cuando un conductor realice uno de los viajes mencionados en los artículos 276 o 277 del presente Acuerdo, las normas de la presente sección se aplicarán a cualquier operación de transporte por carretera realizada por dicho conductor.
3. La presente sección se aplicará:
 - a) cuando la masa máxima autorizada del vehículo, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 3,5 toneladas; o
 - b) a partir del 1 de julio de 2026, cuando la masa máxima autorizada del vehículo, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 2,5 toneladas.

4. La presente sección no se aplicará al transporte efectuado por:

a) vehículos o conjuntos de vehículos con una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados a efectos de:

i) transporte de materiales, equipos o maquinaria para uso del conductor en el ejercicio de su profesión, o

ii) entrega de mercancías producidas artesanalmente,

únicamente en un radio de 100 kilómetros desde el centro de explotación de la empresa, y a condición de que la conducción del vehículo no constituya la actividad principal del conductor y el transporte no se realice por cuenta ajena;

b) vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 km/h;

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 utilizados en situaciones de emergencia u 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 con una masa máxima autorizada, incluido cualquier remolque o semirremolque, superior a 2,5 pero que no exceda de 3,5 toneladas, utilizados para el transporte de mercancías, cuando el transporte no se realice por cuenta ajena sino por cuenta de la empresa o del conductor y cuando la conducción del vehículo no constituya la actividad principal de la persona que conduce el vehículo; o
- 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 mercancías.

ARTÍCULO 2

Definiciones

A efectos de la presente sección, 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;
- b) «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;
- c) «otro trabajo»: cualquier actividad definida como tiempo de trabajo con arreglo al artículo 2, apartado 1, letra a), de la sección 3 de la parte B, salvo la conducción, incluido cualquier trabajo para el mismo u otro empresario dentro o fuera del sector del transporte;

- d) «descanso»: cualquier período ininterrumpido durante el cual un conductor pueda disponer libremente de su tiempo;
- e) «período de descanso diario»: período diario durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo y que abarca un «período de descanso diario normal» y un «período de descanso diario reducido»:
 - i) «período de descanso diario normal»: cualquier período de descanso de al menos once horas, que podrá tomarse en dos períodos, el primero de ellos de al menos tres horas ininterrumpidas y el segundo de al menos nueve horas ininterrumpidas; y
 - ii) «período de descanso diario reducido»: cualquier período de descanso de al menos nueve horas, pero inferior a once horas;
- f) «período de descanso semanal»: 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»:
 - i) «período de descanso semanal normal»: cualquier período de descanso de al menos cuarenta y cinco horas; y
 - ii) «período de descanso semanal reducido»: cualquier período de descanso inferior a cuarenta y cinco horas que, en las condiciones establecidas en el artículo 6, apartados 6 y 7, se puede reducir hasta un mínimo de veinticuatro horas consecutivas;
- g) «semana»: período comprendido entre las 00.00 horas del lunes y las 24.00 horas del domingo;

- h) «tiempo de conducción»: tiempo que dura la actividad de conducción registrada:
- i) automática o semiautomáticamente por el tacógrafo, tal como se define en la parte B, sección 4, artículo 2, apartado 2, letras e), f), g) y h), del presente anexo; o
 - ii) manualmente, según lo dispuesto en la parte B, sección 4, artículo 9, apartado 2, y artículo 11, del presente anexo;
- i) «tiempo diario de conducción»: 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;
- j) «tiempo semanal de conducción»: tiempo acumulado total de conducción durante una semana;
- k) «masa máxima autorizada»: masa máxima admisible del vehículo dispuesto para la marcha, incluida la carga útil;
- l) «conducción en equipo»: 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. En la primera hora de conducción en equipo la presencia de otro conductor o conductores es optativa, pero para el resto del período es obligatoria;
- m) «período de conducción»: 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.

ARTÍCULO 3

Requisitos para los ayudantes

La edad mínima de los ayudantes será de 18 años. No obstante, cada una de las Partes y, en el caso de la Unión, un Estado miembro podrá reducir la edad mínima de los ayudantes a los 16 años, siempre que dicha reducción responda a objetivos de formación profesional y se cumplan los límites impuestos por la normativa nacional en materia de empleo del Reino Unido, respecto a Gibraltar, y, en el caso de la Unión, del Estado miembro de que se trate.

ARTÍCULO 4

Tiempos de conducción

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

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

2. El tiempo semanal de conducción no superará las cincuenta y seis horas y no implicará que se exceda el tiempo semanal de trabajo máximo de sesenta horas.
3. El tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas no será superior a noventa horas.

4. Los tiempos diario y semanal de conducción incluirán todas las horas de conducción en el territorio de las Partes.

5. El conductor deberá registrar como «otro trabajo» cualquier período según se describe en el artículo 2, letra c), de la presente sección, así como cualquier período en que conduzca un vehículo utilizado para operaciones comerciales en las que no se requiera al conductor que registre el tiempo de conducción, y deberá registrar cualesquiera otros períodos de «disponibilidad» según se define en el artículo 2, punto 2), de la sección 3 de la Parte B, de conformidad con el artículo 6, apartado 5, letra b), inciso iii), de la sección 4 de la parte B. Este registro deberá introducirse manualmente en una hoja de registro o en una impresión o utilizando los recursos manuales de introducción de datos del aparato de control.

ARTÍCULO 5

Pausas

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

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

Un conductor que participe en la conducción en equipo podrá hacer una pausa de cuarenta y cinco minutos en un vehículo conducido por otro conductor, a condición de que no se dedique a asistir a este último.

ARTÍCULO 6

Descansos

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 veinticuatro 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 veinticuatro horas es de al menos nueve horas, pero inferior a once, ese período de descanso diario 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. Como excepción a 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 nueve horas en el espacio de las treinta horas siguientes al final de su período de descanso diario o semanal anterior.
6. En el transcurso de dos semanas consecutivas el conductor deberá tomar al menos:
 - a) dos períodos de descanso semanal normales; o

- b) un período de descanso semanal normal y un período de descanso semanal reducido de al menos veinticuatro horas.

El período de descanso semanal comenzará antes de que hayan concluido seis períodos consecutivos de veinticuatro horas desde el final del anterior período de descanso semanal.

7. Como excepción a lo dispuesto en el apartado 6, un conductor que se dedique al transporte internacional de mercancías podrá tomar dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos fuera del territorio de la Parte del transportista de mercancías por carretera o, en el caso de los conductores que trabajen para transportistas de mercancías por carretera de la Unión, fuera del territorio del Estado miembro del transportista de mercancías por carretera, siempre que, en cada cuatro semanas consecutivas, tome como mínimo cuatro períodos de descanso semanal, de los cuales al menos dos serán períodos de descanso semanal normales.

A efectos del presente apartado, se considerará que un conductor se dedica al transporte internacional si inicia los dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos fuera del territorio de la Parte del transportista de mercancías por carretera y fuera del lugar de residencia del conductor o, en el caso de la Unión, fuera del territorio del Estado miembro del transportista de mercancías por carretera y del país donde tiene su lugar de residencia el conductor.

Cualquier reducción del período de descanso semanal se compensará con un período de descanso equivalente que deberá tomarse en una sola vez antes de que finalice la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.

Cuando se hayan tomado dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos con arreglo al párrafo tercero, el período de descanso semanal siguiente irá precedido de un período de descanso tomado como compensación de esos dos períodos de descanso semanal reducidos.

8. 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.

9. No podrán tomarse en un vehículo los períodos de descanso semanal normal ni cualquier período de descanso semanal de más de cuarenta y cinco horas que se tome como compensación de períodos de descanso semanal reducidos previos. Deberán tomarse en un alojamiento apropiado y adaptado para ambos sexos que disponga de instalaciones para dormir y sanitarias adecuadas.

Todos los gastos de alojamiento fuera del vehículo correrán a cargo del empresario.

10. La empresa de transporte organizará el trabajo de los conductores de tal manera que, en cada período de cuatro semanas consecutivas, estos puedan regresar al centro de operaciones del empresario en el que normalmente tiene su base el conductor y en el que empieza su período de descanso semanal, en Gibraltar y, en el caso de la Unión, en el Estado miembro de establecimiento del empresario, o regresar al lugar de residencia de los conductores, para disfrutar al menos de un período de descanso semanal normal o de un período de descanso semanal de más de cuarenta y cinco horas tomado como compensación de un período de descanso semanal reducido.

No obstante, cuando el conductor haya tomado dos períodos consecutivos de descanso semanal reducido con arreglo al apartado 7, la empresa de transporte organizará el trabajo del conductor de tal modo que este pueda regresar antes del inicio del período de descanso semanal normal de más de cuarenta y cinco horas que tome como compensación.

La empresa documentará la manera en que da cumplimiento a esta obligación y conservará esta documentación en sus locales para presentarla a solicitud de las autoridades de control.

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

12. Como excepción, el período de descanso diario normal o el período de descanso semanal reducido de un conductor que acompañe un vehículo transportado por transbordador o tren no se podrá interrumpir más de dos veces para llevar a cabo otras actividades que no excedan en total de una hora. Durante dicho período de descanso diario normal o de descanso semanal reducido, el conductor deberá tener acceso a una cabina para dormir, cama o litera que esté a su disposición.

Con respecto a los períodos de descanso semanal normal, dicha excepción solo se aplicará a los viajes en transbordador o en tren si:

- a) la duración prevista del viaje es de por lo menos ocho horas; y
- b) el conductor tiene acceso a una cabina para dormir en el transbordador o en el tren.

13. Cualquier tiempo utilizado en viajar a un lugar para hacerse cargo de un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación de la presente sección, 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 transbordador o tren y tenga acceso a una cabina para dormir, cama o litera.

14. Se considerará como «otro trabajo» el tiempo utilizado por un conductor en conducir un vehículo no comprendido en el ámbito de aplicación de la presente sección hasta o desde un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación de la presente sección, 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.

ARTÍCULO 7

Responsabilidad de los transportistas de mercancías por carretera

1. Un transportista de mercancías por carretera de una Parte no remunerará a los conductores asalariados o que estén a su servicio, ni siquiera en forma de primas o incrementos salariales, en función de las distancias recorridas, la rapidez de la entrega o el volumen de las mercancías transportadas, si tal remuneración fuera susceptible de comprometer la seguridad vial o fomentase la infracción de la presente sección.
2. El transportista de mercancías por carretera de una Parte organizará las operaciones de transporte por carretera y dará a sus trabajadores las instrucciones adecuadas de manera que se garantice el cumplimiento de lo dispuesto en la presente sección.
3. El transportista de mercancías por carretera de una Parte tendrá responsabilidad por las infracciones cometidas por sus conductores, aun cuando tales infracciones se hayan cometido en el territorio de la otra Parte.

Sin perjuicio del derecho de las Partes de asignar plena responsabilidad a los transportistas de mercancías por carretera, las Partes pueden condicionar esta responsabilidad a la infracción cometida por el transportista de los apartados 1 y 2. Las Partes podrán estudiar cualquier prueba que pueda demostrar que el transportista de mercancías por carretera no puede considerarse razonablemente responsable de la infracción cometida.

4. Los transportistas de mercancías por carretera, los expedidores, los transitarios, los contratistas principales, los subcontratistas y las agencias de colocación de conductores deberán garantizar que los horarios de transporte acordados contractualmente respeten la presente sección.

5. Los transportistas de mercancías por carretera que utilicen vehículos dotados de aparatos de control con arreglo al artículo 2, letras f), g) o h), de la sección 4 de la parte B y que entren dentro del ámbito de aplicación de la presente sección deberán:

- i) garantizar que todos los datos sean transferidos de la unidad instalada en el vehículo y de la tarjeta de conductor con la periodicidad prevista en la Parte de que se trate y que los datos pertinentes sean transferidos con mayor frecuencia a fin de asegurarse de que se transfieren todos los datos relativos a las actividades realizadas por o para ese transportista de mercancías por carretera; y
- ii) garantizar 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, desde las instalaciones del transportista de mercancías por carretera.

A efectos del presente apartado, el término «transferencia» debe ser entendido conforme a la definición recogida en el artículo 2, apartado 2, letra g), de la sección 2 de la parte C.

El período máximo durante el cual los datos pertinentes deberán ser transferidos conforme al inciso i) del presente apartado será de noventa días para los datos transferidos de la unidad instalada en el vehículo y de veintiocho días para los datos transferidos de la tarjeta de conductor.

ARTÍCULO 8

Excepciones

1. Siempre que no se comprometa la seguridad vial, y con objeto de llegar a un punto de parada adecuado, el conductor podrá apartarse de los artículos 4, 5 y 6 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.
2. Siempre que no se comprometa la seguridad vial, el conductor, en circunstancias excepcionales, podrá asimismo no observar lo dispuesto en el artículo 4, apartados 1 y 2, y el artículo 6, apartado 2, superando el tiempo de conducción diario y semanal en un máximo de una hora, para llegar al centro de operaciones del empresario o al lugar de residencia del conductor con el fin de disfrutar del período de descanso semanal.

En las mismas condiciones, el conductor podrá superar el tiempo de conducción diario y semanal en un máximo de dos horas, siempre que tome una pausa ininterrumpida de treinta minutos inmediatamente antes de la conducción adicional para llegar al centro de operaciones del empresario o al lugar de residencia del conductor con el fin de disfrutar de un período de descanso semanal normal.

El conductor deberá señalar el motivo de la excepción manualmente en la hoja de registro del aparato de control o en un documento impreso del aparato de control o en el registro de servicio, a más tardar al llegar a destino o al punto de parada adecuado.

Cualquier extensión del tiempo de conducción se compensará con un período de descanso equivalente, que se tomará en una sola vez junto con cualquier período de descanso, antes de que finalice la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.

3. Siempre que no se comprometa la seguridad vial, cada una de las Partes o, en el caso de la Unión, un Estado miembro podrá conceder excepciones a lo dispuesto en los artículos 3 a 6 y subordinar dichas excepciones a condiciones individuales en su propio territorio o, con la conformidad de la otra Parte, en el territorio de la otra Parte, en relación con los transportes efectuados mediante:

- a) vehículos propiedad de las autoridades públicas, o alquilados sin conductor por estas, utilizados para efectuar transportes por carretera que no compitan con transportistas de mercancías por carretera privados;
- 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) tractores agrícolas y 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 para la entrega de envíos postales en el marco del servicio universal. Estos vehículos solo serán utilizados dentro de un radio de 100 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 un puente, vado o túnel abierto a los vehículos de motor;

- f) vehículos destinados al transporte de mercancías dentro de un radio de 100 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 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 y eliminación de residuos domésticos a domicilio, servicios de telégrafos y teléfonos, de teledifusión y radiodifusión, de detección de receptores y transmisores de radio y televisión;
- h) vehículos especiales que transporten material de circo y atracciones de feria;
- i) vehículos móviles de exposición especialmente equipados cuya finalidad principal sea su utilización con fines educativos cuando están estacionados;
- j) vehículos utilizados para la recogida de leche en las granjas o que lleven a estas recipientes de leche o productos lácteos destinados a la alimentación del ganado;
- k) vehículos especializados de transporte de fondos u objetos de valor;
- l) vehículos utilizados para el transporte de despojos o canales no destinados al consumo humano;
- m) vehículos utilizados exclusivamente en vías comprendidas en instalaciones como puertos, terminales de transporte combinado y terminales ferroviarias;

- n) 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 100 kilómetros;
- o) vehículos o conjuntos de vehículos que transporten maquinaria de construcción para una empresa de construcción dentro de un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa, siempre que la conducción de los vehículos no constituya la actividad principal del conductor; y
- p) vehículos usados para transportar hormigón preamasado.

4. Siempre que no se comprometan las condiciones de trabajo de los conductores ni la seguridad vial y se respeten los límites establecidos en el artículo 3 de la sección 3 de la parte B, una Parte y, en el caso de la Unión, un Estado miembro, podrá conceder excepciones temporales a lo dispuesto en los artículos 4, 5 y 6 de la presente sección en lo que se refiere a los transportes efectuados en circunstancias excepcionales, de conformidad con el procedimiento aplicable en la Parte de que se trate.

Estas excepciones temporales deberán estar debidamente motivadas y notificarse de inmediato a la otra Parte. El Comité Especializado en Economía y Comercio especificará las modalidades de dicha notificación. Cada Parte publicará inmediatamente esa información en un sitio web público y velará por que sus medidas de ejecución tengan en cuenta una excepción concedida por la otra Parte.

SECCIÓN 3

TIEMPO DE TRABAJO DE LOS TRABAJADORES MÓVILES

ARTÍCULO 1

Ámbito de aplicación

1. La presente sección se aplica a los trabajadores móviles empleados por transportistas de mercancías por carretera de las Partes que realicen los viajes mencionados en los artículos 276 y 277 del presente Acuerdo.

Asimismo, será aplicable a los conductores autónomos.

2. La presente sección completará las disposiciones de la sección 2 de la parte B, que prevalecerán sobre las disposiciones de la presente sección.

3. Las Partes podrán no aplicar la presente sección a los trabajadores móviles y a los conductores autónomos.

4. Si una Parte no aplica la presente sección con arreglo al apartado 3, dicha Parte lo notificará a la otra Parte.

ARTÍCULO 2

Definiciones

A efectos de la presente sección, se entenderá por:

1) «tiempo de trabajo»:

- a) 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, en particular, las siguientes:
 - i) la conducción;
 - ii) la carga y la descarga;
 - iii) la asistencia a los viajeros en la subida y bajada del vehículo;
 - iv) la limpieza y mantenimiento técnico; y
 - v) todas las demás tareas cuyo objeto sea garantizar la seguridad del vehículo y de la carga 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, inmigración, etc.; y

- los períodos durante los cuales el conductor 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 las Partes;
- b) en el caso de los conductores autónomos se aplicará la misma definición al 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 4, el tiempo de descanso contemplado en el artículo 5, así como, sin perjuicio de la legislación de las Partes o de los acuerdos negociados entre los interlocutores sociales que establezcan que tales períodos sean compensados o limitados, el tiempo de disponibilidad contemplado en el punto 2 del presente artículo.

2) «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 considerará 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 las Partes;

- 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.

3) «lugar de trabajo»:

- lugar donde está ubicado el establecimiento principal del transportista de mercancías por carretera para el 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;
- 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;

4) «trabajador móvil»: a efectos de la presente sección, 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 servicios de transporte de viajeros o de mercancías por carretera en el territorio de la otra Parte;

- 5) «conductor autónomo»: toda persona cuya actividad profesional principal consista en efectuar servicios de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena, que esté habilitada para trabajar por cuenta propia y que no esté relacionada con un empresario mediante un contrato de trabajo o mediante cualquier otro tipo de relación laboral jerárquica, que sea 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 sección, los conductores que no cumplan estos criterios tendrán los mismos derechos y obligaciones que los previstos por la presente sección para los trabajadores móviles;

- 6) «persona que realiza actividades móviles de transporte por carretera»: todo trabajador móvil o conductor autónomo que realiza dichas actividades;
- 7) «semana»: período comprendido entre las 00.00 horas del lunes y las 24.00 horas del domingo;
- 8) «período nocturno»: todo período de un mínimo de cuatro horas, tal como esté definido en el Derecho nacional, entre las 00.00 horas y las 07.00 horas; y
- 9) «trabajo nocturno»: todo trabajo realizado durante el período nocturno.

ARTÍCULO 3

Duración máxima del tiempo de trabajo semanal

1. Cada Parte tomará las medidas necesarias para garantizar que la duración media del tiempo de trabajo semanal no exceda de 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.
2. Cada una de las Partes tomará las medidas necesarias para garantizar que el tiempo de trabajo de los distintos empleadores sea la suma de las horas de trabajo. 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 4

Pausas

Cada una de las Partes tomará las medidas necesarias para garantizar que, sin perjuicio de las disposiciones de la sección 2 de la Parte B del presente anexo, las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera no trabajen, en ningún caso, durante más de seis horas consecutivas sin pausa. El trabajo se interrumpirá con una pausa de treinta minutos como mínimo si el total de las horas de trabajo se halla comprendido entre seis y nueve horas, y con una pausa de cuarenta y cinco minutos como mínimo si el total de las horas de trabajo es de más de nueve.

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

ARTÍCULO 5

Períodos de descanso

A efectos de la presente sección, los aprendices y las personas en prácticas que estén al servicio de una empresa que efectúe servicios de transporte de mercancías por carretera en el territorio de la otra Parte estarán sujetos, en materia de tiempo de descanso, a las mismas disposiciones de las que gozan los demás trabajadores móviles en aplicación de la sección 2 de la parte B del presente anexo.

ARTÍCULO 6

Trabajo nocturno

Cada una de las Partes tomará las medidas necesarias para garantizar que:

- a) cuando se efectúe trabajo nocturno, el tiempo de trabajo diario no exceda de diez horas por cada período de veinticuatro horas, y
- b) la compensación del trabajo nocturno se ajuste a la legislación nacional, a los convenios colectivos, a los acuerdos entre los interlocutores sociales o a las prácticas nacionales, a condición de que dicha compensación no pueda poner en peligro la seguridad vial.

ARTÍCULO 7

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 3 y 6 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 al artículo 3 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.
3. El Comité Especializado en Economía y Comercio será informado de las excepciones aplicadas por una Parte de conformidad con el apartado 1.

ARTÍCULO 8

Información y registros

Cada una de las Partes velará por que:

- a) se informe a los trabajadores móviles de las disposiciones nacionales pertinentes, del reglamento de régimen interior del transportista de mercancías por carretera 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 sección; y
- b) 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 9

Disposiciones más favorables

La presente sección no afectará a la facultad de cada una de las Partes 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. Estas normas se aplicarán de manera no discriminatoria.

SECCIÓN 4

UTILIZACIÓN DEL TACÓGRAFO POR PARTE DEL CONDUCTOR

ARTÍCULO 1

Objeto y principios

La presente sección establece los requisitos que deben satisfacer los conductores comprendidos en el ámbito de aplicación de la sección 2 de la parte B en lo que respecta a la utilización de los tacógrafos a que se refiere el artículo 280, letra b), del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 2

Definiciones

1. A efectos de la presente sección, se aplicarán las definiciones establecidas en el artículo 2 de la sección 2 de la parte B.
2. Además de las definiciones mencionadas en el apartado 1, a efectos de la presente sección se aplicarán las siguientes definiciones:
 - a) «tacógrafo» o «aparato de control»: 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, así como determinados períodos de actividad de sus conductores;

- b) «hoja de registro»: 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;
- c) «tarjeta de tacógrafo»: 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;
- d) «tarjeta de conductor»: tarjeta de tacógrafo expedida por las autoridades competentes de una Parte a un conductor concreto, que identifica a este último y permite almacenar los datos de su actividad;
- e) «tacógrafo analógico»: tacógrafo que cumple las especificaciones del anexo I del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo⁷, con las adaptaciones recogidas en el apéndice 27-B-4-1;
- f) «tacógrafo digital»: tacógrafo que se ajusta a uno de los siguientes conjuntos de especificaciones, con las adaptaciones recogidas en el apéndice 27-B-4-2:
- anexo I B del Reglamento (CEE) n.º 3821/85, aplicable hasta el 30 de septiembre de 2011;
 - anexo I B del Reglamento (CEE) n.º 3821/85, aplicable a partir del 1 de octubre de 2011; o
 - anexo I B del Reglamento (CEE) n.º 3821/85, aplicable a partir del 1 de octubre de 2012;

⁷ 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 (DOUE L 60 de 28.2.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

- g) «tacógrafo inteligente 1»: tacógrafo que se ajusta a lo dispuesto en el anexo I C del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión⁸, aplicable a partir del 15 de junio de 2019 y hasta el 20 de agosto de 2023, con las adaptaciones recogidas en el apéndice 27-B-4-3;
- h) «tacógrafo inteligente 2»: tacógrafo que se ajusta a lo dispuesto en el anexo I C del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799, con las adaptaciones recogidas en el apéndice 27-B-4-4;
- i) «incidente»: operación anormal detectada por el tacógrafo digital que puede deberse a un intento de fraude; y
- j) «tarjeta no válida»: tarjeta 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.

ARTÍCULO 3

Utilización de las tarjetas 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.

⁸ Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión, de 18 de marzo de 2016, por el que se ejecuta el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, que establece los requisitos para la construcción, ensayo, instalación, funcionamiento y reparación de los tacógrafos y de sus componentes (DOUE L 139 de 26.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/799/oj).

ARTÍCULO 4

Expedición de las tarjetas de conductor

1. Las tarjetas de conductor se solicitarán a la autoridad competente de la Parte en la que el conductor tenga su residencia habitual.
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 ciento ochenta y cinco 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 las dos Partes, el lugar de sus vínculos personales, siempre que regrese a él con frecuencia. No será necesario cumplir esta condición cuando la persona viva en una Parte 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.

ARTÍCULO 5

Renovación de las tarjetas de conductor

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

ARTÍCULO 6

Utilización 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 dicha retirada es autorizada o es necesaria para introducir el símbolo del país tras haber cruzado una frontera. No se podrá utilizar ninguna hoja de registro o tarjeta de conductor para un período más largo del previsto en ellas.
2. Los conductores protegerán debidamente las hojas de registro o las tarjetas de conductor, absteniéndose de utilizarlas si están sucias o deterioradas. El conductor velará 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.

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) consignarse a mano, automáticamente o por otros medios en la hoja de registro, de forma legible y sin ensuciarla, si el vehículo está equipado de un tacógrafo analógico; o
- b) consignarse en la tarjeta de conductor, utilizando el dispositivo de introducción manual previsto en el tacógrafo, si el vehículo está equipado de un tacógrafo digital, un tacógrafo inteligente 1 o un tacógrafo inteligente 2.

Las Partes no podrán imponer 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, o un tacógrafo inteligente 1 o un tacógrafo inteligente 2, 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 deberán:

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

b) accionar 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 2, letra a), de la sección 3 de la parte B, así como todo trabajo para el mismo o para otro empresario del sector del transporte o de otro sector;

iii) con el signo : «disponibilidad», según se define en el artículo 2, letra b), de la sección 3 de la parte B;

iv) con el signo : pausa, descanso, vacaciones anuales o baja por enfermedad; y

v) con el signo para «transbordador/tren», además del signo : el período de descanso tomado en un transbordador o un tren según lo dispuesto en el artículo 6, apartado 12, de la sección 2 de la parte B.

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; y
 - 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; y
- f) los símbolos de los países en que comience y termine su período de trabajo diario. Asimismo, el conductor introducirá el símbolo del país o territorio en el que entre tras cruzar la frontera de un Estado miembro y de Gibraltar, al comienzo de su primera parada en ese Estado miembro o en Gibraltar. Dicha primera parada se realizará en el lugar de parada lo más cercano posible a la frontera o una vez cruzada la frontera. Cuando el cruce de la frontera se produzca a bordo de un transbordador o tren, el conductor introducirá el símbolo del país en el puerto o la estación de llegada.

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

Asimismo, el conductor introducirá el símbolo del país o territorio en el que entre tras cruzar la frontera de una Parte o, en el caso de la UE, un Estado miembro al comienzo de su primera parada en esa Parte, o, en el caso de la UE, el Estado miembro. Dicha primera parada se realizará en el lugar de parada lo más cercano posible a la frontera o una vez cruzada la frontera. Cuando el cruce de la frontera se produzca a bordo de un transbordador o tren, el conductor introducirá el símbolo del país en el puerto o la estación de llegada.

Una Parte o, en el caso de la UE, un Estado miembro, podrá obligar a los conductores de vehículos que efectúen operaciones de transporte dentro de su territorio a que añadan al símbolo del país especificaciones geográficas más detalladas, siempre que cada una de las Partes haya notificado dichas especificaciones geográficas con antelación a la otra.

Los conductores no estarán obligados a introducir la información a que se refiere la primera frase del párrafo primero si el tacógrafo registra automáticamente estos datos de ubicación.

ARTÍCULO 7

Correcta utilización 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 los conductores que utilicen tacógrafos analógicos velarán por su buen funcionamiento y por la correcta utilización de las hojas de registros.

2. 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 cualquier dispositivo que permita realizar tales manipulaciones.

ARTÍCULO 8

Tarjetas de conductor extraviadas, robadas o defectuosas

1. Las autoridades expedidoras de las Partes 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 país 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 formalmente a las autoridades competentes de la Parte expedidora, y a las de la Parte de residencia habitual del conductor, en caso de ser distintas.
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 a las autoridades competentes de la Parte en la que reside habitualmente.

5. En las circunstancias contempladas en el apartado 4, el conductor podrá seguir conduciendo sin tarjeta durante el plazo máximo de quince días, 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 9

Deterioro de las tarjetas de conductor y las hojas de registro

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 la 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 6, apartado 5, letra b), incisos ii), iii) y iv); y
 - 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 10

Registros que debe 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 de los veintiocho días anteriores;
 - ii) la tarjeta de conductor, si posee una; y
 - iii) cualquier registro manual o documento impreso realizado durante el día en curso y los veintiocho días anteriores.
2. Cuando el conductor lleve un vehículo equipado con un tacógrafo digital, un tacógrafo inteligente 1 o un tacógrafo inteligente 2, deberá estar en condiciones de presentar, a requerimiento de un controlador autorizado:
 - i) la tarjeta de conductor;
 - ii) cualquier registro manual o documento impreso realizado durante el día en curso y los veintiocho días anteriores; y
 - 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.

A partir del 31 de diciembre de 2024, el período de veintiocho días a que se refiere el apartado 1, incisos i) y iii), y el apartado 2, inciso ii), se sustituirá por uno de cincuenta y seis días.

3. Los funcionarios de control autorizados podrán comprobar el cumplimiento de la sección 2 de la parte B 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 de dicha sección.

ARTÍCULO 11

Procedimientos para los conductores en caso de mal funcionamiento del equipo

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 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.

ARTÍCULO 12

Medidas de ejecución

1. Cada una de las Partes tomará todas las medidas adecuadas para garantizar el cumplimiento de las disposiciones de las secciones 2, 3 y 4 de la parte B, en particular velando por que cada año se realice un nivel adecuado de controles en carretera y en los locales de las empresas que abarquen una amplia y representativa selección de trabajadores móviles, conductores, empresas y vehículos de todas las categorías de transporte comprendidas en el ámbito de aplicación de dichas secciones.

Las autoridades competentes de cada una de las Partes organizarán los controles de tal manera que:

- i) durante cada año natural, se controle como mínimo el 3 % de los días trabajados por los conductores de vehículos comprendidos en el ámbito de aplicación de la sección 2 de la parte B; y
- ii) al menos el 30 % del total de días hábiles sujetos a control se controlen en carretera y al menos el 50 %, en los locales de las empresas.

Los controles en carretera incluirán los siguientes elementos:

- i) períodos diarios y semanales de conducción, interrupciones y períodos de descanso diarios y semanales;
- ii) las hojas correspondientes a los registros de las jornadas precedentes, que deberán hallarse a bordo del vehículo, o los datos almacenados para ese mismo período en la tarjeta de conductor o en la memoria del tacógrafo o en los documentos impresos, cuando sea necesario; y

iii) el correcto funcionamiento del tacógrafo.

Estos controles deberán realizarse sin discriminación entre vehículos, empresas y conductores residentes o no residentes, e independientemente del origen o el destino del trayecto o el tipo de tacógrafo.

Los elementos de los controles en los locales de las empresas incluirán, además de los elementos sujetos a los controles en carretera:

- i) los períodos de descanso semanal y los períodos de conducción entre dichos períodos de descanso;
- ii) los límites quincenales de conducción;
- iii) la compensación por los períodos de descanso semanales reducidos de conformidad con el artículo 6, apartados 6 y 7, de la sección 2 de la parte B; y
- iv) el uso de las hojas de registro y/o los datos de la unidad instalada en el vehículo y de la tarjeta de conductor y documentos impresos y/o la organización del tiempo de trabajo de los conductores.

2. Si las comprobaciones efectuadas con ocasión de un control en carretera respecto al conductor de un vehículo matriculado en el territorio de la otra Parte dan motivos para considerar que se han cometido infracciones no comprobables durante el control por falta de los elementos necesarios, las autoridades competentes de cada una de las Partes se prestarán asistencia mutua para aclarar la situación. En los casos en que, con este fin, las autoridades competentes de una Parte realicen un control en los locales de la empresa, informarán de los resultados de los mismos a las autoridades competentes de la otra Parte.

3. Las autoridades competentes de las Partes trabajarán en colaboración para organizar controles en carretera concertados.
4. Cada una de las Partes implantará un sistema de clasificación de riesgos de las empresas basado en el número relativo y la gravedad de las infracciones recogidas en el apéndice 27-A-1-1 y de las infracciones que figuran en la lista que figura en el apéndice 27-A-1-1*bis*.
5. Las empresas con una clasificación de alto riesgo serán objeto de controles más estrictos y frecuentes.
6. Cada una de las Partes y, en el caso de la Unión, cada Estado miembro, permitirán a sus autoridades competentes imponer una sanción a un transportista de mercancías por carretera o a un conductor por infracción de las disposiciones aplicables en materia de tiempo de conducción, pausas y períodos de descanso detectados en su territorio y por los que aún no se haya impuesto una sanción, aun cuando dicha infracción se haya cometido en el territorio de la otra Parte o, en el caso de la Unión, en el territorio de un Estado miembro o de un tercer país.

ADAPTACIONES DE LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS
DEL TACÓGRAFO ANALÓGICO

El anexo I del Reglamento (UE) n.º 165/2014 se adapta como sigue a efectos de la presente sección:

- a) en la sección III (Condiciones de construcción del aparato de control), en el apartado 4.1 de la subsección c) (Dispositivos de registro), el texto «los incisos ii), iii) y iv) del artículo 34, apartado 5, letra b), del presente Reglamento» se sustituye por «el anexo 27, parte B, sección 4, artículo 6, apartado 5, letra b), incisos ii), iii) y iv), del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra»;
- b) en la sección III (Condiciones de construcción del aparato de control), en el apartado 4.2 de la subsección c) (Dispositivos de registro), el texto «artículo 34 del presente Reglamento» se sustituye por «anexo 27, parte B, sección 4, artículo 6, apartado 5, del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra»;
- c) en la sección IV (Hojas de registro), en el párrafo tercero del apartado 1 de la subsección a) (Aspectos generales), el texto «artículo 34 del presente Reglamento» se sustituye por «anexo 27, parte B, sección 4, artículo 6, apartado 6, del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra»;

- d) en la sección V (Instalación del aparato de control), en el apartado 5, párrafo primero, el texto «presente Reglamento» se sustituye por «anexo 27, parte B, sección 4, y parte C, sección 2, del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra»;
- e) en la sección V (Instalación del aparato de control), en el apartado 5, párrafo tercero, el texto «la parte A del anexo II de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo» se sustituye por «la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3)» y el texto «presente Reglamento» se sustituye por «anexo 27, parte C, sección 2, del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra»;
- f) en la sección VI (Verificaciones y controles), en el texto que precede al apartado 1, después de «Estados miembros» se inserta «y el Reino Unido, respecto a Gibraltar»;
- g) en la sección VI (Verificaciones e inspecciones), en el párrafo segundo del apartado 1 (Certificación de instrumentos nuevos o reparados), después de «Estados miembros» se añade «y el Reino Unido, respecto a Gibraltar», y «presente Reglamento» se sustituye por «anexo 27, parte B, sección 4, y parte C, sección 2, del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra»;
- h) en la sección VI (Verificaciones y controles), en el apartado 3 (Controles periódicos), letra b), después de «Estado miembro» se inserta «y el Reino Unido, respecto a Gibraltar».

ADAPTACIONES DE LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS
DEL TACÓGRAFO DIGITAL

El anexo I B del Reglamento (CEE) n.º 3821/85, incluidos los apéndices añadidos por el Reglamento (CE) n.º 2135/98 del Consejo⁹, se adapta como sigue a efectos de la presente sección:

1. En el caso del Reino Unido, respecto a Gibraltar, las referencias a «Estado miembro» se sustituyen por «Parte», excepto las que figuran en la subsección IV (Especificaciones y requisitos funcionales aplicables a las tarjetas de tacógrafo), apartado 174, y en la subsección VII (Expedición de tarjetas), apartado 268 *bis*.
2. El texto «Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo» y «Reglamento (CE) n.º 561/2006» se sustituye por «anexo 27, parte B, sección 2, del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra».

⁹ Reglamento (CE) n.º 2135/98 del Consejo, de 24 de septiembre de 1998, por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y la Directiva 88/599/CEE relativa a la aplicación de los Reglamentos (CEE) n.º 3820/84 y 3821/85 (DOCE L 274 de 9.10.1998, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1998/2135/oj>).

La sección I (Definiciones) del anexo I B del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 se adapta como sigue a efectos de la presente sección:

3. La letra u) se sustituye por el texto siguiente:

«u) “circunferencia efectiva de las ruedas”: media de las distancias recorridas por cada una de las ruedas que arrastran el vehículo (ruedas motrices) al realizar una rotación completa. La medición de dichas distancias se efectuará en condiciones normales de ensayo, según se define en el requisito 414, y se expresará en la forma “ $l = \dots$ mm”. Los fabricantes de los vehículos podrán sustituir la medición de estas distancias por un cálculo teórico que tenga en cuenta el reparto del peso sobre los ejes, con el vehículo descargado y en condiciones normales de marcha, es decir, con líquido refrigerante, lubricantes, combustible, herramientas, rueda de repuesto y conductor. Los métodos de dicho cálculo teórico deberán ser aprobados por la autoridad competente de la Parte de que se trate y solo podrán tener lugar antes de la activación del tacógrafo.».

4. En la letra bb), la referencia a la «Directiva 92/6/CEE del Consejo» se sustituye por «la legislación aplicable de cada una de las Partes».

5. La letra ii) se sustituye por el texto siguiente:

«“Certificación de seguridad”: procedimiento por el que un organismo de certificación de criterios comunes garantiza que el aparato de control (o componente) o la tarjeta de tacógrafo que se investiga cumple los requisitos de seguridad definidos en el apéndice 10 (Objetivos genéricos de seguridad);».

6. En la letra mm), la referencia a la «Directiva 92/23/CEE» se sustituye por «Reglamento n.º 54 de la CEPE».

7. En la letra nn), la nota a pie de página n.º 17 se sustituye por el texto siguiente:

«“Número de identificación del vehículo”: una combinación estructurada de caracteres asignada por el constructor a cada vehículo, que constará de dos partes: la primera constituida por un máximo de seis caracteres (letras o cifras), que tendrá por objeto indicar las características generales del vehículo, en particular, el tipo y modelo; la segunda, constituida por ocho caracteres, de los cuales, los cuatro primeros podrán ser letras o cifras y los otros cuatro solo cifras, que permitirá, junto con la primera parte, la identificación inequívoca de un vehículo determinado.».

8. En la letra rr), el primer guion se sustituye por el texto siguiente:

«— se instala y utiliza exclusivamente en vehículos de las categorías M1 y N1, según se definen en la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3),».

La sección II (Características generales y funciones del aparato de control) del anexo I B del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 se adapta como sigue a efectos de la presente sección:

9. En el apartado 004, se suprime el último párrafo.

La sección III (Condiciones de fabricación y funcionamiento del aparato de control) del anexo I B del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 se adapta como sigue a efectos de la presente sección:

10. En el apartado 065, la referencia a la «Directiva 2007/46/CE» se sustituye por «Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3).».

11. En el apartado 162, la referencia «a la Directiva 95/54/CE de la Comisión ⁽¹⁹⁾, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 72/245/CEE del Consejo ⁽²⁰⁾» se sustituye por «al Reglamento n.º 10 de la CEPE».

La sección IV (Condiciones de fabricación y funcionamiento de las tarjetas de tacógrafo) del anexo I B del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 se adapta como sigue a efectos de la presente sección:

12. En el apartado 174, la referencia a «UK: Reino Unido» se sustituye por «Para el Reino Unido, respecto a Gibraltar, el signo distintivo será GBZ.».
13. En el apartado 185, la referencia al «territorio de la Comunidad» se sustituye por «territorio de la Unión y de Gibraltar».
14. En el apartado 188, la referencia «a la Directiva 95/54/CE relativa» se sustituye por «al Reglamento n.º 10 de la CEPE, en relación con».
15. En el apartado 189, se suprime el último párrafo.

La sección V (Instalación del aparato de control) del anexo I B del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 se adapta como sigue a efectos de la presente sección:

16. En el apartado 250 *bis*, la referencia al «Reglamento (CE) n.º 68/2009» se sustituye por «apéndice 12 del presente anexo».

La sección VI (Verificaciones, controles y reparaciones) del anexo I B del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 se adapta como sigue a efectos de la presente sección:

17. La frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«En el capítulo V.3, del presente anexo se definen los requisitos relativos a las circunstancias en las que pueden retirarse los precintos, tal como se dispone en el anexo 27, parte C, sección 2, artículo 5, apartado 5, del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra ».

18. En la subsección 1 (Aprobación de instaladores o centros de ensayo), la referencia al «apartado 1 del artículo 12 de este Reglamento» se sustituye por «artículo 5, apartado 1, y artículo 8 de la sección 2 de la parte C del anexo 27 del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra».

La sección VII (Expedición de tarjetas) del anexo I B del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 se adapta como sigue a efectos de la presente sección:

19. En el apartado 268 *bis*, después de las palabras «Estados miembros» se insertará en todos los casos «y el Reino Unido, respecto a Gibraltar».

La sección VIII (Homologación del aparato de control y de las tarjetas de tacógrafo) del anexo I B del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 se adapta como sigue a efectos de la presente sección:

20. En el apartado 271 se elimina «de conformidad con el artículo 5 del presente Reglamento».

El apéndice 1 (Diccionario de datos) del anexo I B del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 se adapta como sigue a efectos de la presente sección:

21. En el punto 2.111, la referencia a la «Directiva 92/23/CEE» se sustituye por «Reglamento n.º 54 de la CEPE».

El apéndice 9 (Homologación de modelo – Relación de pruebas mínimas exigidas) del anexo I B del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 se adapta como sigue a efectos de la presente sección:

22. En el punto 5.1 de la sección 2 (Pruebas funcionales de la unidad intravehicular), la referencia «de la Directiva 95/54/CEE» se sustituye por «del Reglamento n.º 10 de la CEPE».

23. En el punto 5.1 de la sección 3 (Pruebas funcionales del sensor de movimiento), la referencia «de la Directiva 95/54/CE» se sustituye por «del Reglamento n.º 10 de la CEPE».

El apéndice 12 (Adaptador para vehículos de las categorías M1 y N1) del anexo I B del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 se adapta como sigue a efectos de la presente sección:

24. En la sección 4 (Condiciones de fabricación y funcionamiento del adaptador) en el apartado 4.5 (Características de funcionamiento) de ADA_023, se sustituye «a la Directiva 2006/28/CE de la Comisión ⁽²⁴⁾ por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 72/245/CEE del Consejo relativa a» por «al Reglamento n.º 10 de la CEPE, en relación con».
25. En el punto 5.1 del cuadro de la subsección 7.2 (Certificado funcional), se sustituye «Directiva 2006/28/CE» por «Reglamento n.º 10 de la CEPE».

ADAPTACIONES DE LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS
DEL TACÓGRAFO INTELIGENTE 1

El Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799, incluidos sus anexos y apéndices, en su versión hasta el 20 de agosto de 2023, se adapta como sigue a efectos de la presente sección:

1. En el caso del Reino Unido, respecto a Gibraltar, las referencias a «Estado miembro» se sustituyen por «Parte», excepto las referencias en el punto 229 de la subsección 4.1 y en el punto 424 de la sección 7;
2. Los términos «Reglamento (CEE) n.º 3820/85» y «Reglamento (CE) n.º 561/2006» se sustituyen por «sección 2 de la parte B del anexo 27 del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra»;
3. El texto «Reglamento (UE) n.º 165/2014» se sustituye por «la sección 4 de la parte B y la sección 2 de la parte C del anexo 27 del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra,» excepto las referencias en el punto 402 de la subsección 5.3 y en el punto 424 de la sección 7;
4. Los términos «Directiva (UE) 2015/719» y «Directiva 96/53/CE del Consejo» se sustituyen por «sección 1 de la parte C del anexo 27 del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra».

La sección 1 (Definiciones) del anexo IC del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 se adapta como sigue a efectos de la presente sección:

5. La letra u) se sustituye por el texto siguiente:

«u) “Circunferencia efectiva de las ruedas”:

Media de las distancias recorridas por cada una de las ruedas que arrastran el vehículo (ruedas motrices) al realizar una rotación completa. La medición de dichas distancias se efectuará en condiciones normales de ensayo, según se define en el requisito 414, y se expresará en la forma “ $l = \dots \text{ mm}$ ”. Los fabricantes de los vehículos podrán sustituir la medición de estas distancias por un cálculo teórico que tenga en cuenta el reparto del peso sobre los ejes, con el vehículo descargado y en condiciones normales de marcha, es decir, con líquido refrigerante, lubricantes, combustible, herramientas, rueda de repuesto y conductor. Los métodos de dicho cálculo teórico deberán ser aprobados por la autoridad competente de la Parte de que se trate y solo podrán tener lugar antes de la activación del tacógrafo».

6. En la letra hh), la referencia a la «Directiva 92/6/CEE del Consejo» se sustituye por «la legislación aplicable de cada una de las Partes».

7. En la letra uu), la referencia a la «Directiva 92/23/CEE» se sustituye por «Reglamento n.º 54 de la CEPE».

8. En la letra vv), la nota a pie de página n.º 9 se sustituye por el texto siguiente:

«“Número de identificación del vehículo”: una combinación estructurada de caracteres asignada por el constructor a cada vehículo, que constará de dos partes: la primera constituida por un máximo de seis caracteres (letras o cifras), que tendrá por objeto indicar las características generales del vehículo, en particular, el tipo y modelo; la segunda, constituida por ocho caracteres, de los cuales, los cuatro primeros podrán ser letras o cifras y los otros cuatro solo cifras, que permitirá, junto con la primera parte, la identificación inequívoca de un vehículo determinado.».

9. En la letra yy), el primer guion se sustituye por el texto siguiente:

«— se instala y utiliza exclusivamente en vehículos de las categorías M1 y N1, según se definen en la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3)».

10. Se suprime la letra aaa).

11. En la letra ccc), el párrafo primero se sustituye por «15 de junio de 2019».

La sección 2 (Características generales y funciones del aparato de control) del anexo IC del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 se adapta como sigue a efectos de la presente sección:

12. Se suprime el último párrafo del apartado 7 de la subsección 2.1.

La sección 3 (Condiciones de fabricación y funcionamiento del aparato de control) del anexo IC del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 se adapta como sigue a efectos de la presente sección:

13. En el punto 200 de la subsección 3.20, se suprime la segunda frase del párrafo tercero.

14. El punto 201 de la subsección 3.20 se sustituye por el texto siguiente:

«La unidad instalada en el vehículo también podrá enviar los siguientes datos utilizando un enlace en serie específico adecuado, independiente de una conexión optativa de bus CAN [ISO 11898 Road Vehicles — Interchange of digital information — Controller Area Network (CAN) for high speed communication (Vehículos de carretera — Intercambio de información digital — Diagnósticos basados en la red CAN para comunicación de alta velocidad)], a fin de permitir su procesamiento por otras unidades electrónicas instaladas en el vehículo:

- fecha y hora actuales correspondientes al tiempo universal coordinado,
- velocidad del vehículo,
- distancia total recorrida por el vehículo (cuentakilómetros),
- actividad del conductor y del segundo conductor actualmente seleccionada,
- información de si actualmente hay alguna tarjeta de tacógrafo insertada en la ranura del conductor y en la ranura del segundo conductor, y (en su caso) información sobre la identificación de dichas tarjetas (número de tarjeta y país que la haya expedido).

También se podrán enviar otros datos aparte de los arriba mencionados, que constituyen una lista mínima.

Cuando el encendido del vehículo esté activado (ON), estos datos se enviarán de manera permanente. Cuando el encendido del vehículo esté desactivado (OFF), al menos los cambios que se produzcan en la actividad del conductor o del segundo conductor o la inserción o extracción de una tarjeta de tacógrafo generarán una salida de datos correspondiente. Si se ha retenido el envío de datos mientras el encendido del vehículo estaba desactivado, esos datos deberán enviarse en cuanto el encendido del vehículo se active de nuevo.

Se precisará del consentimiento del conductor en caso de transmisión de datos personales.».

La sección 4 (Condiciones de fabricación y funcionamiento de las tarjetas de tacógrafo) del anexo IC del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 se adapta como sigue a efectos de la presente sección:

15. En el punto 229 de la subsección 4.1, se añade el párrafo siguiente:

«En el caso del Reino Unido, respecto a Gibraltar, el signo distintivo será GBZ.».

16. En el punto 237, el texto «artículo 26.4 del Reglamento (UE) n.º 165/2014» se sustituye por «artículo 9, apartado 2, de la sección 2 de la parte C del anexo 27 del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra».

17. En el punto 241 de la subsección 4.4 del capítulo 4 del presente anexo, el término «territorio comunitario» se sustituye por «territorio de la Unión y de Gibraltar».

18. Se suprime el punto 246 de la subsección 4.5.

La sección 5 (Instalación del aparato de control) del anexo I C del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 se adapta como sigue a efectos de la presente sección:

19. El punto 397 de la subsección 5.2 se sustituye por el texto siguiente:

«397) Únicamente en los vehículos de las categorías M1 y N1, equipados con un adaptador conforme a las disposiciones del apéndice 16 del presente anexo, y cuando no se pueda incluir toda la información necesaria según el requisito 396, se podrá utilizar una segunda placa adicional. En estos casos, esta placa adicional contendrá, al menos, la información descrita en los últimos cuatro guiones del requisito 396.»;

20. En el punto 402 de la subsección 5.3, el texto «artículo 22, apartado 3, del Reglamento (UE) n.º 165/2014» se sustituye por «artículo 5, apartado 3, de la sección 2 de la parte C del anexo 27 del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra».

La sección 6 (Verificaciones, controles y reparaciones) del anexo IC del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 se adapta como sigue a efectos de la presente sección:

21. La frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Los requisitos relativos a las circunstancias en las que pueden retirarse los precintos se definen en el capítulo 5.3 del presente anexo.».

La sección 7 (Expedición de tarjetas) del anexo IC del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 se adapta como sigue a efectos de la presente sección:

22. En el punto 424, después de la referencia a «Estados miembros», se añade «el Reino Unido, respecto a Gibraltar», y la referencia al «artículo 31 del Reglamento (UE) n.º 165/2014» se sustituye por «artículo 13 de la sección 2 de la parte C del anexo 27 del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra».

El apéndice 1 (Diccionario de datos) del anexo I C del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 se adapta como sigue a efectos de la presente sección:

23. En el punto 2.163, la referencia a la «Directiva 92/23/CEE» se sustituye por «Reglamento n.º 54 de la CEPE».

El apéndice 11 (Mecanismos comunes de seguridad) del anexo IC del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 se adapta como sigue a efectos de la presente sección:

24. En el punto 9.1.4 (Nivel de equipo: Unidades instaladas en los vehículos), en la primera nota que figura debajo de CSM_78, el texto «Reglamento (UE) n.º 581/2010» se sustituye por «el artículo 7, apartado 5, de la sección 2 de la parte B del anexo 27 del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra».
25. En el punto 9.1.5 (Nivel de equipo: Tarjetas de tacógrafo), en la nota que figura debajo de CSM_89, el texto «Reglamento (UE) n.º 581/2010» se sustituye por «el artículo 7, apartado 5, de la sección 2 de la parte B del anexo 27 del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra».

El apéndice 12 [Posicionamiento basado en el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)] del anexo IC del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 se adapta como sigue a efectos de la presente sección:

26. Se suprime el párrafo segundo de la sección 1 (Introducción).
27. En la sección 2 (Requisitos del receptor GNSS), la referencia a la «compatibilidad con los servicios de localización prestados por los programas Galileo y el Sistema Europeo de Navegación por Complemento Geoestacionario (EGNOS) con arreglo a lo establecido en el Reglamento (UE) n.º 1285/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo» se sustituye por «compatibilidad con los sistemas de aumento basados en satélites (SBAS, por sus siglas en inglés)».

El apéndice 16 (Adaptador para vehículos de las categorías M1 y N1) del anexo IC del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 se adapta como sigue a efectos de la presente sección:

28. En el punto 5.1 del cuadro de la sección 7 (Homologación del aparato de control equipado con un adaptador), la referencia a la «Directiva 2006/28/CE» se sustituye por «Reglamento n.º 10 de la CEPE».

ADAPTACIONES DE LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS
DEL TACÓGRAFO INTELIGENTE 2

El Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799, incluidos sus anexos y apéndices, se adapta como sigue a efectos de la presente sección:

Las siguientes adaptaciones son aplicables a la totalidad del anexo I C, incluidos sus apéndices 1 a 17:

- a) en el caso del Reino Unido, respecto a Gibraltar, siempre que aparezcan referencias a «Estado miembro» o «Estados miembros», estas se sustituyen por «Parte», excepto las referencias en el punto 229) de la subsección 4.1 y en el punto 424) de la sección 7;
- b) el texto «Reglamento (CE) n.º 561/2006» o «Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo» se sustituye por «anexo 27, parte B, sección 2, del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra»;
- c) el texto «Reglamento (UE) n.º 165/2014» se sustituye por «anexo 27, parte B, sección 4, y parte C, sección 2, del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra», excepto las referencias en los puntos 226 *quinquies*, 237, 402, 424, ITS_01, MIG_025, y, en el apéndice 14, en el párrafo primero de la sección 1, en el párrafo segundo de la sección 2, en la sección 3 y en el punto DSC_26;

- d) el texto «Directiva (UE) 2015/719» y «Directiva 96/53/CE del Consejo» se sustituye por «anexo 27, parte C, sección 1, del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra»;
- e) el texto «anexo I B del Reglamento (CEE) n.º 3821/85» se sustituye por «anexo I B del Reglamento (CEE) n.º 3821/85, con las adaptaciones recogidas en el apéndice 27-B-4-2 del anexo 27 del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra».
1. La sección 1 (Definiciones) del anexo I C del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 se adapta como sigue:
- f) la letra u) se sustituye por el texto siguiente:
- «u) “Circunferencia efectiva de las ruedas”: Media de las distancias recorridas por cada una de las ruedas que arrastran el vehículo (ruedas motrices) al realizar una rotación completa. La medición de dichas distancias se efectuará en condiciones normales de ensayo, según se define en el requisito 414, y se expresará en la forma “ $l = \dots \text{ mm}$ ”. Los fabricantes de los vehículos podrán sustituir la medición de estas distancias por un cálculo teórico que tenga en cuenta el reparto del peso sobre los ejes, con el vehículo descargado y en condiciones normales de marcha, es decir, con líquido refrigerante, lubricantes, combustible, herramientas, rueda de repuesto y conductor. Los métodos de dicho cálculo teórico deberán ser aprobados por la autoridad competente de la Parte de que se trate y solo podrán tener lugar antes de la activación del tacógrafo;».

g) en la letra hh), la referencia a la «Directiva 92/6/CEE del Consejo» se sustituye por «la legislación aplicable de cada una de las Partes»;

h) en la letra uu), la referencia a la «Directiva 92/23/CEE, modificada en último lugar» se sustituye por «Reglamento n.º 54 de la CEPE»;

i) en la letra vv), la nota a pie de página se sustituye por el texto siguiente:

«“Número de identificación del vehículo”: una combinación estructurada de caracteres asignada por el constructor a cada vehículo, que constará de dos partes: la primera constituida por un máximo de seis caracteres (letras o cifras), que tendrá por objeto indicar las características generales del vehículo, en particular, el tipo y modelo; la segunda, constituida por ocho caracteres, de los cuales, los cuatro primeros podrán ser letras o cifras y los otros cuatro solo cifras, que permitirá, junto con la primera parte, la identificación inequívoca de un vehículo determinado.».

j) en la letra yy), el primer guion se sustituye por el texto siguiente:

«— se instala y utiliza exclusivamente en vehículos de las categorías M1 y N1, según se definen en la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3)».

k) se suprime la letra aaa);

l) en la letra ccc), la definición de «fecha de introducción» se sustituye por «21 de febrero de 2024».

2. La sección 2 (Características generales y funciones del aparato de control) del anexo I C del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 se adapta como sigue:

m) el último párrafo del apartado 7 de la subsección 2.1 se sustituye por el texto siguiente:

«Esto se hace de conformidad con el anexo 27, parte C, sección 2, artículo 4, del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra.».

3. La sección 3 (Condiciones de fabricación y funcionamiento del aparato de control) del anexo I C del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 se adapta como sigue:

n) el punto 201 de la subsección 3.20 se sustituye por el texto siguiente:

«La unidad instalada en el vehículo también podrá enviar los siguientes datos utilizando un enlace en serie específico adecuado, independiente de una conexión optativa de bus CAN [ISO 11898 Road Vehicles — Interchange of digital information — Controller Area Network (CAN) for high speed communication (Vehículos de carretera — Intercambio de información digital — Diagnósticos basados en la red CAN para comunicación de alta velocidad)], a fin de permitir su procesamiento por otras unidades electrónicas instaladas en el vehículo:

- fecha y hora actuales correspondientes al tiempo universal coordinado,
- velocidad del vehículo,
- distancia total recorrida por el vehículo (cuentakilómetros),

- actividad del conductor y del segundo conductor actualmente seleccionada,
- información de si actualmente hay alguna tarjeta de tacógrafo insertada en la ranura del conductor y en la ranura del segundo conductor, y (en su caso) información sobre la identificación de dichas tarjetas (número de tarjeta y país que la haya expedido).

También se podrán enviar otros datos aparte de los arriba mencionados, que constituyen una lista mínima.

Cuando el encendido del vehículo esté activado (ON), estos datos se enviarán de manera permanente. Cuando el encendido del vehículo esté desactivado (OFF), al menos los cambios que se produzcan en la actividad del conductor o del segundo conductor o la inserción o extracción de una tarjeta de tacógrafo generarán una salida de datos correspondiente. Si se ha retenido el envío de datos mientras el encendido del vehículo estaba desactivado, esos datos deberán enviarse en cuanto el encendido del vehículo se active de nuevo.

Se precisará del consentimiento del conductor en caso de transmisión de datos personales.»;

- o) en el punto 226 *quinquies*) de la sección 3.28, se suprime el texto «, de conformidad con el artículo 12, apartado 5, del Reglamento (UE) n.º 165/2014».
- 4. La sección 4 (Condiciones de fabricación y funcionamiento de las tarjetas del tacógrafo) del anexo I C del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 se adapta como sigue:
- p) en el punto 229 de la subsección 4.1, se añade el párrafo siguiente:

«En el caso del Reino Unido, respecto a Gibraltar, el signo distintivo será GBZ»;

- q) en el punto 237 la frase «artículo 26.4 del Reglamento (UE) n.º 165/2014» se sustituye por «anexo 27, parte C, sección 2, artículo 9, apartado 2, del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra»;
- r) en el punto 241 de la subsección 4.4, el término «territorio comunitario» se sustituye por «territorio de la Unión y de Gibraltar».
5. La sección 5 (Instalación del aparato de control) del anexo I C del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 se adapta como sigue:
- s) el párrafo primero del punto 397 de la subsección 5.2 se sustituye por el texto siguiente:
- «397) Únicamente en los vehículos de las categorías M1 y N1, equipados con un adaptador conforme a las disposiciones del apéndice 16 del presente anexo, y cuando no se pueda incluir toda la información necesaria según el requisito 396, se podrá utilizar una segunda placa adicional. En estos casos, esta placa adicional contendrá, al menos, la información descrita en los últimos cuatro guiones del requisito 396.»;
- t) en el punto 402 de la subsección 5.3, el texto «artículo 22, apartado 3, del Reglamento (UE) n.º 165/2014» se sustituye por «anexo 27, parte C, sección 2, artículo 5, apartado 3, del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra».

6. La sección 6 (Verificaciones, controles y reparaciones) del anexo I C del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 se adapta como sigue:
- u) la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente: «Los requisitos relativos a las circunstancias en las que pueden retirarse los precintos se definen en el capítulo 5.3 del presente anexo.».
7. La sección 7 (Expedición de tarjetas) del anexo I C del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 se adapta como sigue:
- v) en el punto 424, después de la referencia a «Estados miembros», se añade «el Reino Unido, respecto a Gibraltar», y la referencia al «artículo 31 del Reglamento (UE) n.º 165/2014» se sustituye por «anexo 27, parte C, sección 2, artículo 13, del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra».
8. El apéndice 1 (Diccionario de datos) del anexo I C del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 se adapta como sigue:
- w) en el punto 2.163, el texto «Directiva 92/23/CEE de 31 de marzo de 1992, DO L 129 p. 95» se sustituye por «Reglamento n. 54 de la CEPE».
9. El apéndice 11 (Mecanismos comunes de seguridad) del anexo I C del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 se adapta como sigue:

- x) en el punto 9.1.4 (Nivel de equipo: Unidades instaladas en los vehículos), en la primera nota que figura debajo de CSM_78, el texto «Reglamento (UE) n.º 581/2010» se sustituye por «anexo 27, parte B, sección 2, artículo 7, apartado 5, del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra»;
 - y) en el punto 9.1.5 (Nivel de equipo: Tarjetas de tacógrafo), en la nota que figura debajo de CSM_89, el texto «Reglamento (UE) n.º 581/2010» se sustituye por «anexo 27, parte B, sección 2, artículo 7, apartado 5, del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra».
10. El apéndice 12 [Posicionamiento basado en el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)] del anexo I C del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 se adapta como sigue:
- z) en la sección 2 (Características básicas del receptor GNSS), el texto «compatibilidad con los servicios prestados por los programas Galileo y Sistema Europeo de Navegación por Complemento Geoestacionario (EGNOS), con arreglo a lo establecido en el Reglamento (UE) n.º 1285/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo» se sustituye por «compatibilidad con los sistemas de aumentación basados en satélites (SBAS, por sus siglas en inglés)».
11. El apéndice 13 (Interfaz ITS) del anexo I C del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 se adapta como sigue:
- aa) en el requisito ITS_01, se elimina el texto «, como exigen los artículos 10 y 11 del Reglamento (UE) n.º 165/2014».

12. El apéndice 14 (Función de comunicación a distancia) del anexo I C del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 se adapta como sigue:

- en el párrafo introductorio de la sección 1, se omite el texto «tal como se exige en el artículo 9 del Reglamento (UE) n.º 165/2014»;
- en el segundo párrafo de la sección 2, se omite el texto «tal como se define en el artículo 9 del Reglamento (UE) n.º 165/2014»;
- en el punto DSC_26, se omite el texto «de acuerdo con el artículo 9 del Reglamento (UE) n.º 165/2014».

13. El apéndice 15 (Migración: Gestión de la coexistencia de las generaciones y versiones de equipos) del anexo I C del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 se adapta además como sigue:

- bb) en la subsección 2.2, el texto «anexo I C del presente Reglamento» se sustituye por «anexo I C del presente Reglamento, con las adaptaciones recogidas en el apéndice 27-B-4-4 del anexo 27 del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra.»;
 - cc) en el requisito MIG_025 de la subsección 5, el texto «artículo 34, apartado 7, del Reglamento (UE) n.º 165/2014» se sustituye por «anexo 27, parte B, sección 4, artículo 6, apartado 7, del Acuerdo respecto a Gibraltar entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra».
14. El apéndice 16 (Adaptador para vehículos de las categorías M1 y N1) del anexo I C del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 se adapta como sigue:
- dd) en el punto 5.1 del cuadro de la sección 7 (Homologación del aparato de control equipado con un adaptador), la referencia a la «Directiva 2006/28/CE» se sustituye por «Reglamento n.º 10 de la CEPE».

PARTE C

REQUISITOS PARA LOS VEHÍCULOS UTILIZADOS PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS DE CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 281 DEL PRESENTE ACUERDO

SECCIÓN 1

PESOS Y DIMENSIONES

ARTÍCULO 1

Objeto y principios

El peso y las dimensiones máximos de los vehículos que pueden utilizarse para realizar los viajes a que se refieren el artículo 276, apartado 1, y el artículo 277, del presente Acuerdo serán los establecidos en el apéndice 27-C-1-1.

ARTÍCULO 2

Definiciones

A efectos de la presente sección, se entenderá por:

- a) «vehículo de motor»: cualquier vehículo provisto de un motor de propulsión y que circule por carretera por sus propios medios;
- b) «remolque»: cualquier vehículo destinado a ser enganchado a un vehículo de motor, a excepción de los semirremolques y que, por su construcción y acondicionamiento, se destine al transporte de mercancías;
- c) «semirremolque»: cualquier vehículo destinado a ser enganchado a un vehículo de motor de forma que una parte de dicho remolque repose sobre el vehículo de motor y que una parte sustancial de su peso y del peso de su carga sea soportada por dicho vehículo, y que, por su construcción y acondicionamiento, se destine al transporte de mercancías;
- d) «conjunto de vehículos»:
 - bien un tren de carretera constituido por un vehículo de motor enganchado a un remolque; o
 - un vehículo articulado constituido por un vehículo de motor acoplado a un semirremolque;
- e) «vehículo acondicionado»: cualquier vehículo cuyas superestructuras fijas o móviles estén especialmente equipadas para el transporte de mercancías a temperaturas controladas y en el que el espesor de cada pared lateral, incluido el aislamiento, sea de 45 milímetros como mínimo;

- f) «dimensiones máximas autorizadas»: dimensiones máximas para la utilización de un vehículo;
- g) «peso máximo autorizado»: peso máximo para la utilización de un vehículo con carga;
- h) «peso máximo autorizado por eje»: peso máximo para la utilización de un eje o un grupo de ejes con carga;
- i) «tonelada»: el peso que ejerce una tonelada de masa y que equivale a 9,8 kilonewtons (kN);
- j) «carga indivisible»: carga que, para su transporte por carretera, no puede dividirse en dos o más cargas sin coste o riesgo innecesario de daños y que, debido a sus dimensiones o masas no puede ser transportada por un vehículo de motor, remolque, tren de carretera o vehículo articulado que se ajuste en todos los sentidos a las disposiciones de la presente sección;
- k) «combustibles alternativos»: combustibles o fuentes de energía que sirven, al menos en parte, de sustituto a las fuentes de energía fósil para los transportes y que pueden contribuir a la descarbonización de estos últimos y a mejorar el comportamiento medioambiental del sector del transporte. Consistirán en:
 - i) la electricidad consumida en todos los tipos de vehículos eléctricos;
 - ii) el hidrógeno;
 - iii) el gas natural, incluido el biometano, en forma gaseosa (gas natural comprimido — GNC) y en forma licuada (gas natural licuado — GNL);

- iv) el gas licuado del petróleo (GLP); o
- v) la energía mecánica procedente de almacenamiento a bordo/de fuentes a bordo; incluido el calor residual;
- l) «vehículo de combustible alternativo»: vehículo de motor alimentado total o parcialmente por un combustible alternativo;
- m) «vehículo de emisión cero»: vehículo pesado de transporte de mercancías sin motor de combustión interna, o con un motor de combustión interna que emite menos de 1 g CO₂/kWh; y
- n) «operación de transporte intermodal»: transporte de uno o varios contenedores o cajas móviles, con una longitud máxima total de hasta 45 pies, en el que el camión, el remolque, el semirremolque (con o sin tractor), la caja móvil o el contenedor utilicen la carretera para la parte inicial o final del trayecto y el ferrocarril o la vía navegable o un recorrido marítimo para la otra parte.

ARTÍCULO 3

Autorizaciones especiales

Se admitirá que circulen los vehículos o conjuntos de vehículos que superen los pesos o las dimensiones máximos establecidos en el apéndice 27-C-1-1 únicamente previa concesión de una autorización especial expedida sin discriminaciones por las autoridades competentes o con arreglo a modalidades no discriminatorias acordadas en cada caso con dichas autoridades, siempre que dichos vehículos o conjuntos de vehículos transporten o estén destinados a transportar cargas indivisibles.

ARTÍCULO 4

Restricciones de ámbito local

La presente sección no impedirá la aplicación no discriminatoria de las disposiciones en vigor en cada una de las Partes en materia de circulación por carretera que permitan limitar los pesos o dimensiones de los vehículos en determinadas carreteras o determinadas construcciones de ingeniería civil.

Esto incluye la posibilidad de imponer restricciones de ámbito local a las dimensiones máximas autorizadas y/o a los pesos máximos autorizados de los vehículos que puedan utilizarse en zonas o en carreteras determinadas, cuando la infraestructura no sea apta para vehículos largos y pesados, como centros urbanos, pueblos pequeños o lugares de especial interés natural.

ARTÍCULO 5

Dispositivos aerodinámicos montados en la parte trasera de los vehículos o conjuntos de vehículos

1. Los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con dispositivos aerodinámicos pueden rebasar las longitudes máximas contempladas en el punto 1.1 del apéndice 27-C-1-1, para que estos dispositivos puedan añadirse en la parte trasera del vehículo o conjunto de vehículos. Los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con tales dispositivos deberán cumplir el punto 1.5 del apéndice 27-C-1-1 y cualquier rebasamiento de las longitudes máximas no implicará un aumento de la longitud de carga de dichos vehículos o conjuntos de vehículos.

2. Los dispositivos aerodinámicos mencionados en el apartado 1 reunirán las siguientes condiciones operativas:

- a) cuando la seguridad de otros usuarios de la carretera o del conductor esté en peligro, el conductor los plegará, replegará o desmontará;
- b) cuando los dispositivos y equipos aerodinámicos superen los 500 mm de longitud en su posición de uso serán retráctiles o plegables;
- c) su uso en infraestructuras viarias urbanas e interurbanas tendrá en cuenta las características especiales de las zonas donde el límite de velocidad sea inferior o igual a 50 km/h y donde la probabilidad de que haya usuarios de la carretera vulnerables sea mayor; y
- d) cuando estén replegados o plegados, no rebasarán la longitud máxima autorizada en más de 20 cm.

ARTÍCULO 6

Cabinas aerodinámicas

Los vehículos o conjuntos de vehículos podrán rebasar las longitudes máximas fijadas en el punto 1.1 del apéndice 27-C-1-1 siempre que sus cabinas ofrezcan una mejora del rendimiento aerodinámico, de la eficiencia energética y del rendimiento en materia de seguridad. Los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con esas cabinas deberán cumplir el punto 1.5 del apéndice 27-C-1-1 y cualquier rebasamiento de las longitudes máximas no implicará un aumento de la capacidad de carga de dichos vehículos.

ARTÍCULO 7

Operaciones de transporte intermodal

1. Las longitudes máximas fijadas en el punto 1.1 del apéndice 27-C-1-1, en las condiciones del artículo 6 cuando sea aplicable, y la distancia máxima fijada en el punto 1.6 del apéndice 27-C-1-1, podrán rebasarse en 15 cm en el caso de los vehículos o conjuntos de vehículos que transporten contenedores de 45 pies de longitud o cajas móviles de 45 pies de longitud, con o sin carga, siempre que el transporte por carretera del contenedor o de la caja móvil en cuestión forme parte de una operación de transporte intermodal efectuada con arreglo a las condiciones establecidas por cada una de las Partes.
2. Para las operaciones de transporte intermodal, el peso máximo autorizado del vehículo en el caso de los vehículos articulados de cinco o seis ejes podrá rebasarse en dos toneladas en el conjunto establecido en el punto 2.2.2, letra a), del apéndice 27-C-1-1 y en cuatro toneladas en el conjunto establecido en el punto 2.2.2, letra b) del apéndice 27-C-1-1. El peso máximo autorizado de estos vehículos no podrá ser superior a 44 toneladas.

ARTÍCULO 8

Prueba de conformidad

1. Como prueba de conformidad con la presente sección, los vehículos contemplados por esta deberán llevar una de las siguientes pruebas:

a) una combinación de las dos placas siguientes:

- la placa de matriculación reglamentaria, que es la placa o el adhesivo que fija el fabricante a un vehículo, mediante la que se indican las principales características técnicas necesarias para su identificación y se informa a las autoridades competentes sobre los datos pertinentes acerca de las masas máximas en carga admisibles; y
- una placa relativa a las dimensiones fijada siempre que sea posible al lado de la placa de matriculación reglamentaria del fabricante y que contenga la siguiente información:
 - i) nombre y apellidos del constructor;
 - ii) el número de identificación del vehículo;
 - iii) longitud (L) del vehículo de motor, del remolque o del semirremolque;
 - iv) anchura (W) del vehículo de motor, del remolque o del semirremolque; y

v) datos para medir la longitud de los conjuntos de vehículos:

- la distancia (a) entre la parte delantera del vehículo de motor y el centro de su dispositivo de acoplamiento (gancho o bulón de acoplamiento); cuando se trate de un bulón con varias posiciones de acoplamiento, deberán indicarse los valores mínimo y máximo ($a_{\min}$ y $a_{\max}$);
- la distancia (b) entre el centro del dispositivo de acoplamiento del remolque (anillo) o del semirremolque (pivote de acoplamiento) y la parte trasera del remolque o del semirremolque; cuando se trate de un dispositivo con varias posiciones de acoplamiento, deberán indicarse los valores mínimo y máximo ($b_{\min}$ y $b_{\max}$);

La longitud de los conjuntos de vehículos es la longitud medida cuando el vehículo de motor y el remolque o el semirremolque están colocados en línea recta;

- b) una placa única que contenga las informaciones de las dos placas mencionadas en la letra a); o
- c) un documento único expedido por las autoridades competentes de una Parte o, en el caso de la Unión, del Estado miembro en que el vehículo está matriculado o puesto en circulación que incluya las mismas informaciones que las que figuran en las placas a que se refiere la letra a). Deberá conservarse en un lugar fácilmente accesible al control y suficientemente protegido.

2. Cuando las características del vehículo ya no correspondan a las indicadas en la prueba de conformidad, la Parte o, en el caso de la Unión, el Estado miembro en que esté matriculado o puesto en circulación el vehículo tomará las medidas necesarias para garantizar que la prueba de conformidad sea modificada.

3. Las placas y documentos contemplados en el apartado 1 serán reconocidos por las Partes como la prueba de conformidad de los vehículos prevista en la presente sección.

ARTÍCULO 9

Ejecución

1. Cada una de las Partes tomará medidas específicas para identificar los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación respecto de los que sea probable que hayan superado el peso máximo autorizado y que por ello deban ser controlados por las autoridades competentes de las Partes para garantizar que se ajustan a los requisitos de la presente sección. Dicha identificación podrá efectuarse mediante sistemas automáticos situados en las infraestructuras viarias o mediante equipos de pesaje a bordo instalados en los vehículos. Estos equipos de pesaje a bordo deberán ser precisos y fiables, totalmente interoperables y compatibles con todos los tipos de vehículos.
2. Una Parte no podrá imponer la instalación de equipos de pesaje a bordo de vehículos o conjuntos de vehículos que estén registrados en la otra Parte.
3. Cuando se usen sistemas automáticos para comprobar las infracciones de la presente sección e imponer sanciones, dichos sistemas automáticos estarán certificados. Cuando se utilicen sistemas automáticos solo a efectos de identificación, estos no requerirán certificación.
4. De conformidad con el artículo 14 de la parte A, las Partes garantizarán que sus autoridades competentes intercambien información sobre las infracciones y sanciones en relación con el presente artículo.

**PESOS Y DIMENSIONES MÁXIMAS
Y CARACTERÍSTICAS CONEXAS DE LOS VEHÍCULOS**

1. Dimensiones máximas autorizadas de los vehículos (en metros; «m»)

1.1. Longitud máxima:

– vehículo de motor	12,00 m
– remolque	12,00 m
– vehículo articulado	16,50 m
– tren de carretera	18,75 m

1.2. Anchura máxima:

a) todos los vehículos, a excepción de los indicados en la letra b)	2,55 m
b) superestructuras de vehículos acondicionados o contenedores o cajas móviles acondicionados transportados por vehículos	2,60 m

1.3. Altura máxima (todo vehículo)	4,00 m
------------------------------------	--------

1.4. Están comprendidas en las dimensiones indicadas en los puntos 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 y 4.4 las superestructuras extraíbles y las piezas de cargamento estandarizadas tales como los contenedores.

1.5. Todo vehículo de motor o conjunto de vehículos en movimiento deberá poder inscribirse en una corona circular de un radio exterior de 12,50 m y de un radio interior de 5,30 m

1.6. Distancia máxima entre el eje del pivote de enganche
y la parte posterior del semirremolque 12,00 m

1.7. Distancia máxima, medida en paralelo al eje longitudinal del tren de carretera, desde el punto exterior más avanzado de la zona de carga situada detrás de la cabina al punto exterior más posterior del remolque del conjunto de vehículos, menos la distancia entre la parte trasera del vehículo de motor y la parte delantera del remolque 15,65 m

1.8. Distancia máxima, medida en paralelo al eje longitudinal del tren de carretera, desde el punto exterior más avanzado de la zona de carga situada detrás de la cabina al punto exterior más posterior del remolque del conjunto de vehículos 16,40 m

2. Peso máximo autorizado de los vehículos (en toneladas)

2.1. Vehículos que formen parte de un conjunto de vehículos

2.1.1 Remolque de dos ejes 18 toneladas

2.1.2 Remolque de tres ejes 24 toneladas

2.2. Conjuntos de vehículos

En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos impulsados por combustibles alternativos o vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados en esta sección se incrementarán con el peso adicional requerido por la tecnología de combustible alternativo o de emisión cero, hasta un máximo de una o dos toneladas, respectivamente.

2.2.1 Trenes de carretera de cinco o seis ejes

- a) vehículo de motor de dos ejes con remolque de tres ejes 40 toneladas
- b) vehículo de motor de tres ejes con remolque de dos o tres ejes 40 toneladas

2.2.2 Vehículos articulados de cinco o seis ejes

- a) vehículo de motor de dos ejes con semirremolque de tres ejes 40 toneladas
- b) vehículo de motor de tres ejes con semirremolque de dos o tres ejes 40 toneladas

2.2.3 Trenes de carretera de cuatro ejes compuestos por un vehículo

de motor de dos ejes y un remolque de dos ejes 36 toneladas

2.2.4 Vehículos articulados de cuatro ejes formados por un vehículo de motor de dos ejes y un semirremolque de dos ejes, cuando la separación entre los ejes del semirremolque:

- sea igual o superior a 1,3 m e igual o inferior a 1,8 m 36 toneladas
- sea superior a 1,8 m 36 toneladas

[más un margen de dos toneladas cuando se respete el peso máximo autorizado (PMA) del vehículo de motor (18 toneladas) y el PMA del eje tándem del semirremolque (20 toneladas) y el eje motor esté equipado con neumáticos dobles y suspensión neumática o una suspensión equivalente]

2.3. Vehículos de motor

En el caso de vehículos de motor propulsados por combustibles alternativos o vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados según lo dispuesto en las subsecciones 2.3.1 y 2.3.2 se incrementarán con el peso adicional requerido por la tecnología de combustible alternativo o de emisión cero, hasta un máximo de una o dos toneladas, respectivamente.

2.3.1 Vehículos de motor de dos ejes 18 toneladas

2.3.2 Vehículos de motor de tres ejes 25 toneladas (26 toneladas cuando el eje motor esté equipado con neumáticos dobles y suspensión neumática o una suspensión equivalente, o cuando cada eje motor esté equipado con neumáticos dobles y el peso máximo de cada eje no exceda de 9,5 toneladas)

2.3.3 Vehículos de motor de cuatro ejes con dos ejes de dirección 32 toneladas cuando el eje motor esté equipado con neumáticos dobles y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente, o cuando cada eje motor esté equipado de neumáticos dobles y el peso máximo de cada eje no exceda de 9,5 toneladas

3. Peso máximo autorizado por eje de los vehículos (en toneladas)

3.1. Ejes simples

Eje no motor simple 10 toneladas

3.2. Ejes tandem de los remolques o semirremolques

La suma de los pesos por eje de un tandem no deberá sobrepasar, si la separación (d) de los ejes:

- | | |
|---|--------------|
| – es inferior a 1 m ($d < 1,0$) | 11 toneladas |
| – es igual o superior a 1,0 m e inferior a 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$) | 16 toneladas |
| – es igual o superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$) | 18 toneladas |
| – es igual o superior a 1,8 m ($1,8 \leq d$) | 20 toneladas |

3.3. Ejes trídem de los remolques o semirremolques

La suma de los pesos por eje de un trídem no deberá sobrepasar, si la separación (d) de los ejes:

es igual o inferior a 1,3 m ($d \leq 1,3$)

21 toneladas

es superior a 1,3 m e inferior o igual a 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)

24 toneladas

3.4. Eje motor

Eje motor de los vehículos contemplados en los puntos 2.2. y 2.3

11,5 toneladas

3.5. Ejes tándem de los vehículos de motor

La suma de los pesos por eje de un tándem no deberá sobrepasar, si la separación (d) de los ejes:

- es inferior a 1 m ($d < 1,0$) 11,5 toneladas
- es igual o superior a 1,0 m e inferior a 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$) 16 toneladas
- es igual o superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$) 18 toneladas (19 toneladas cuando el eje motor esté equipado con neumáticos dobles y suspensión neumática o una suspensión equivalente, o cuando cada eje motor esté equipado con neumáticos dobles y el peso máximo de cada eje no exceda de 9,5 toneladas)

4. Otras características de los vehículos

4.1. Todos los vehículos

El peso soportado por el eje motor o los ejes motores de un vehículo o de un conjunto de vehículos no deberá ser inferior al 25 % del peso total con carga del vehículo o del conjunto de vehículos.

4.2. Trenes de carretera

La distancia entre el eje trasero de un vehículo de motor y el eje delantero de un remolque no debe ser inferior a 3,00 m.

4.3. Peso máximo autorizado en función de la distancia entre ejes

El peso máximo autorizado en toneladas de un vehículo de motor de cuatro ejes no podrá sobrepasar cinco veces la distancia en metros entre los ejes de los árboles extremos del vehículo.

4.4. Semirremolques

La distancia entre el eje del pivote de enganche y un punto cualquiera de la parte delantera del semirremolque, medida horizontalmente, no deberá ser superior a 2,04 m.

SECCIÓN 2

REQUISITOS DE LOS TACÓGRAFOS, LAS TARJETAS DE CONDUCTOR Y LAS TARJETAS DE TALLER

ARTÍCULO 1

Objeto y principios

La presente sección establece los requisitos que deben satisfacer los vehículos en el ámbito de aplicación de la sección 2 de la parte B del presente anexo con respecto a la instalación, el ensayo y el control de los tacógrafos a que se refiere el artículo 281, apartado 2, del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 2

Definiciones

1. A efectos de la presente sección, se aplicarán las definiciones establecidas en el artículo 2 de la sección 2 y en el artículo 2 de la sección 4 de la parte B del presente anexo.

2. Además de las definiciones mencionadas en el apartado 1, a efectos de la presente sección se aplicarán las siguientes definiciones:

- a) «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 de la presente sección; la unidad instalada en el vehículo incluye, entre otras cosas, una unidad de procesamiento, 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;
- b) «sensor de movimiento»: parte del tacógrafo que produce una señal representativa de la velocidad del vehículo y/o la distancia recorrida;
- c) «tarjeta de control»: tarjeta de tacógrafo expedida por las autoridades de una Parte a una autoridad nacional de control competente, que identifica a dicho organismo y, de manera optativa, 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 optativa, en las tarjetas de taller con fines de lectura, impresión y/o transferencia de datos;
- d) «tarjeta de taller»: tarjeta de tacógrafo expedida por las autoridades de una Parte a personal designado de un fabricante o instalador de tacógrafos, fabricante de vehículos o taller aprobado por dicha Parte, que identifica a su titular y le permite el ensayo, la calibración y la activación de tacógrafos y/o la transferencia de datos de estos;
- e) «activación»: 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;

- f) «calibrado» con respecto al tacógrafo digital: 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;
- g) «transferencia» desde un tacógrafo digital o inteligente: 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;
- h) «fallo»: operación anormal detectada por el tacógrafo digital que puede deberse a un mal funcionamiento o una deficiencia de los aparatos;
- i) «instalación»: montaje de un tacógrafo en un vehículo;
- j) «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;
- k) «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;
- l) «interoperabilidad»: capacidad de los sistemas y de los procesos subyacentes para intercambiar datos y compartir información;
- m) «interfaz»: dispositivo que facilita la comunicación entre sistemas y a través del cual estos pueden conectarse e interactuar;

- n) «medición de la hora»: registro digital permanente de la fecha y la hora del tiempo universal coordinado (UTC); y
- o) «sistema de mensajería TACHOnet»: sistema de mensajería que cumple las especificaciones técnicas establecidas en los anexos I a VII del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/68 de la Comisión¹⁰.

ARTÍCULO 3

Instalación

1. Los tacógrafos a que se refiere el apartado 2 se instalarán en vehículos:
 - a) cuando la masa máxima autorizada del vehículo, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 3,5 toneladas; o
 - b) a partir del 1 de julio de 2026, cuando la masa máxima autorizada del vehículo, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 2,5 toneladas.
2. Los tacógrafos son:
 - a) para los vehículos puestos en circulación por primera vez antes del 1 de mayo de 2006, un tacógrafo analógico;

¹⁰ Reglamento de Ejecución (UE) 2016/68 de la Comisión, de 21 de enero de 2016, sobre los procedimientos y especificaciones comunes necesarios para la interconexión de los registros electrónicos de las tarjetas de conductor (DOUE L 15 de 22.1.2016, p. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/68/oj).

- b) para los vehículos puestos en circulación por primera vez entre el 1 de mayo de 2006 y el 30 de septiembre de 2011, la primera versión del tacógrafo digital;
- c) para los vehículos puestos en circulación por primera vez entre el 1 de octubre de 2011 y el 30 de septiembre de 2012, la segunda versión del tacógrafo digital;
- d) para los vehículos puestos en circulación por primera vez entre el 1 de octubre de 2012 y el 14 de junio de 2019, la tercera versión del tacógrafo digital;
- e) para los vehículos matriculados por primera vez a partir del 15 de junio de 2019 y hasta dos años después de la entrada en vigor de las especificaciones detalladas a que se refiere el artículo 2, apartado 2, letra h), de la sección 4 de la parte B, un tacógrafo inteligente 1; y
- f) para los vehículos matriculados por primera vez más de dos años después de la entrada en vigor de las especificaciones detalladas a que se refiere el artículo 2, apartado 2, letra h), de la sección 4 de la parte B, un tacógrafo inteligente 2.

3. Cada una de las Partes podrá eximir de la aplicación de la presente sección los vehículos mencionados en el artículo 8, apartado 3, de la sección 2 de la parte B del presente anexo.

4. Cada una de las Partes podrá eximir de la aplicación de la presente sección los vehículos utilizados para las operaciones de transporte a las que se haya concedido una excepción de conformidad con el artículo 8, apartado 4, de la sección 2 de la parte B del presente anexo. Cada una de las Partes informará inmediatamente a la otra Parte cuando haga uso de lo dispuesto en el presente apartado.

5. A más tardar tres años después del final del año de entrada en vigor de las especificaciones técnicas detalladas del tacógrafo inteligente 2, los vehículos mencionados en el apartado 1, letra a), dotados de un tacógrafo analógico o digital, deberán estar provistos de un tacógrafo inteligente 2 cuando operen en el territorio de una Parte distinta de aquella en la que estén matriculados.
6. A más tardar cuatro años después de la entrada en vigor de las especificaciones técnicas detalladas del tacógrafo inteligente 2, los vehículos mencionados en el apartado 1, letra a), dotados de un tacógrafo inteligente 1, deberán estar provistos de un tacógrafo inteligente 2 cuando operen en el territorio de una Parte distinta de aquella en la que estén matriculados.
7. A partir del 1 de julio de 2026, los vehículos mencionados en el apartado 1, letra b), deberán estar provistos de un tacógrafo inteligente 2 cuando operen en el territorio de una Parte distinta de aquella en la que estén matriculados.
8. Ninguna disposición de la presente sección afectará a la aplicación en el territorio de la Unión de las normas de la Unión sobre el aparato de control en el sector de los transportes por carretera a los transportistas de mercancías por carretera de la UE.

ARTÍCULO 4

Protección de datos

1. Cada una de las Partes garantizará que el tratamiento de datos personales en el contexto de la presente sección se efectúe al solo efecto de comprobar el cumplimiento de la presente sección.

2. Cada una de las Partes garantizará, en particular, que se protejan los datos personales de cualquier uso distinto del estrictamente mencionado en el apartado 1 en relación con:

- a) el uso de un sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) para el registro de los datos de posición, de conformidad con las especificaciones técnicas relativas a los tacógrafos inteligentes 1 y 2;
- b) el intercambio electrónico de datos sobre las tarjetas de conductor, de conformidad con el artículo 13, y, en particular, todo intercambio transfronterizo de dichos datos con terceros; y
- c) la conservación de registros por parte de los transportistas de mercancías por carretera, de conformidad con el artículo 15.

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, los transportistas de mercancías por carretera y cualquier otra entidad implicada deberán cumplir las disposiciones pertinentes en materia de protección de datos personales.

ARTÍCULO 5

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 una Parte de conformidad con el artículo 7.

2. Los instaladores, talleres o fabricantes de vehículos autorizados precintarán el tacógrafo 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, y en los tacógrafos inteligentes 1 y 2, los datos electrónicos de seguridad que permitan efectuar controles de autenticación. Cada una de las Partes conservará y publicará un registro de las marcas y los datos electrónicos de seguridad utilizados, así como la información necesaria relativa a los datos electrónicos de seguridad utilizados.
4. A los efectos de certificar la conformidad de la instalación del tacógrafo con las prescripciones de la presente sección, se colocará una placa de instalación de tal manera que sea claramente visible y fácilmente accesible.
5. Los componentes del tacógrafo estarán precintados. 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 7, con fines de reparación, mantenimiento o recalibración del tacógrafo, o por agentes de control debidamente preparados para realizar controles, y autorizados para ello cuando sea necesario; o
- 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.

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 o rotura. Cuando los precintos hayan sido retirados o rotos a efectos de control, podrán ser sustituidos sin demora indebida por un controlador que esté en posesión de un equipo de precintado y una marca especial única.

Cuando un controlador retire un precinto, la tarjeta de control deberá estar insertada en el tacógrafo desde el momento en que se retire el precinto hasta que finalice la inspección, y también en caso de la colocación de un nuevo precinto. El controlador expedirá una declaración escrita en la que se incluirá al menos la siguiente información:

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

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

ARTÍCULO 6

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 comprobarán, como mínimo, que:
 - 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; y
 - 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 un control periódico o de un control efectuado 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. Cada una de las Partes decidirá 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 7

Autorización de instaladores, talleres y fabricantes de vehículos

1. Cada una de las Partes o, en el caso de la Unión, cada Estado miembro autorizará, controlará periódicamente y certificará a los instaladores, talleres y fabricantes de vehículos que puedan efectuar instalaciones, comprobaciones, inspecciones y reparaciones de tacógrafos.

2. Cada una de las Partes o, en el caso de la Unión, cada Estado miembro velará 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; y
- 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 del tacógrafo. La auditoría se centrará en particular en las medidas de seguridad adoptadas y la manipulación de las tarjetas de taller. Las Partes o, en el caso de la Unión, los Estados miembros podrán realizar dichas auditorías sin realizar una visita a las instalaciones correspondientes; y
- b) se efectuarán asimismo sin previo aviso auditorías técnicas de instaladores y talleres autorizados, 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. Cada una de las Partes y sus autoridades competentes tomarán las medidas adecuadas para impedir los conflictos de intereses entre los instaladores o talleres y los transportistas de mercancías por carretera. En particular, en caso de grave riesgo de conflicto de intereses, se tomarán medidas específicas adicionales para garantizar que el instalador o el taller cumpla la presente sección.

5. Las autoridades competentes de cada una de las Partes retirarán las autorizaciones, con carácter temporal o definitivo, a aquellos instaladores, talleres y fabricantes de vehículos que incumplan sus obligaciones en virtud de la presente sección.

ARTÍCULO 8

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 7, apartado 2.
2. La autoridad competente renovará la tarjeta de taller en un plazo no superior a quince días hábiles contados a partir de la recepción de una solicitud de renovación válida y de toda la documentación necesaria. En caso de deterioro, mal funcionamiento, 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 una solicitud pormenorizada a tal efecto. Las autoridades competentes llevarán un registro de tarjetas extraviadas, robadas o defectuosas.
3. Si una Parte o, en el caso de la Unión Europea, un Estado miembro retira la autorización a un instalador, taller o fabricante de vehículos de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7, retirará asimismo la tarjeta de taller que se hubiera expedido.
4. Cada una de las Partes tomará las medidas necesarias para prevenir todo riesgo de falsificación de las tarjetas de taller distribuidas a los instaladores, talleres y fabricantes de vehículos autorizados.

ARTÍCULO 9

Expedición de las tarjetas de conductor

1. Las tarjetas de conductor serán expedidas, a petición del conductor, por la autoridad competente de la Parte en que aquel tenga su residencia habitual. En caso de que las autoridades competentes de la Parte 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 al conductor.

A los efectos del presente artículo, se entenderá por «residencia habitual» el lugar en que una persona vive habitualmente, es decir, un mínimo de ciento ochenta y cinco 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 las dos Partes, el lugar de sus vínculos personales, siempre que regrese a él con frecuencia. No será necesario cumplir esta condición cuando la persona viva en una Parte con el fin de realizar una tarea de duración determinada.

2. En casos debidamente justificados y excepcionales, cada una de las Partes, o, en el caso de la Unión Europea, un Estado miembro, podrá expedir una tarjeta de conductor temporal y no renovable por un período máximo de ciento ochenta y cinco días a aquellos conductores que no tengan su residencia habitual en una Parte, siempre que dichos conductores mantengan una relación laboral con una empresa establecida en la Parte expedidora y, en la medida en que, en caso necesario, presenten un certificado de conductor.

3. Las autoridades competentes de la Parte expedidora 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.
4. El plazo de validez de la tarjeta de conductor no será superior a cinco años.
5. No podrá retirarse o suspenderse una tarjeta de conductor válida a menos que las autoridades competentes de un Parte 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 una Parte o, en el caso de la Unión, un Estado miembro, distinto de la Parte expedidora o, en el caso de la Unión, distinto del Estado miembro expedidor, el primero devolverá la tarjeta lo antes posible a las autoridades de la Parte o, en el caso de la Unión, a las autoridades del Estado miembro que lo expidió, 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, la Parte o, en el caso de la Unión, el Estado miembro que suspenda o retire la tarjeta informará a la Parte expedidora o, en el caso miembro de la Unión, al Estado miembro expedidor de la misma dentro de dicho plazo de dos semanas, indicando las razones de tal suspensión o retirada.
6. La autoridad competente de la Parte expedidora podrá exigir a un conductor que sustituya la tarjeta de conductor por una nueva cuando sea necesario para cumplir las especificaciones técnicas pertinentes.
7. Cada una de las Partes tomará todas las medidas necesarias para impedir la falsificación de tarjetas de conductor.

8. El presente artículo no impedirá a una Parte o, en el caso de la Unión, a un Estado miembro expedir una tarjeta de conductor a los conductores que tengan su residencia habitual en una parte del territorio de esa Parte, a la que no se aplique el presente anexo, siempre y cuando se apliquen en tales casos las disposiciones correspondientes de la presente sección.

ARTÍCULO 10

Renovación de las tarjetas de conductor

1. Si, en caso de renovación, la Parte de residencia habitual del conductor no es la misma que la que expidió su tarjeta actual, y si se solicita la renovación de la tarjeta a las autoridades de la primera Parte, estas informarán de las razones de dicha renovación a las autoridades que expidieron la tarjeta anterior.
2. 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, a condición de que la correspondiente solicitud se haya presentado en los plazos establecidos en el artículo 5 de la sección 4 de la parte B.

ARTÍCULO 11

Tarjetas de conductor 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, mal funcionamiento, extravío o robo de la tarjeta de conductor las autoridades competentes de la Parte en la que tenga su residencia habitual facilitarán una tarjeta de sustitución en el plazo de ocho días hábiles a partir de la recepción de una solicitud pormenorizada a tal efecto.

ARTÍCULO 12

Reconocimiento mutuo de las tarjetas de conductor

1. Cada una de las Partes reconocerá las tarjetas de conductor expedidas por la otra Parte.
2. Cuando el titular de una tarjeta de conductor válida expedida por una Parte haya fijado su residencia habitual en la otra Parte y haya solicitado el canje de su tarjeta por una tarjeta de conductor equivalente, corresponderá a la Parte o, en el caso de la Unión, al Estado miembro que efectúe el canje comprobar si la tarjeta presentada conserva su validez.
3. Las Partes o, en el caso de la Unión, los Estados miembros que efectúen un canje devolverán la antigua tarjeta a las autoridades de la Parte expedidora o, en el caso de la Unión, del Estado miembro que la expidió e indicarán las razones de dicha restitución.
4. Cuando una Parte o, en el caso de la Unión, un Estado miembro sustituya o canjee una tarjeta de conductor, dicha sustitución o canje, así como toda sustitución o canje ulterior, se registrará en dicha Parte o, en el caso de la Unión, en dicho Estado miembro.

ARTÍCULO 13

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, las Partes o, en el caso de la Unión, los Estados miembros llevarán un registro nacional electrónico de tarjetas de conductor que, durante un período equivalente al menos al de validez administrativa de las mismas, contendrá los siguientes datos:

- nombre y apellidos 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; y
- número de la tarjeta de conductor.

2. Los registros electrónicos de las Partes o, en el caso de la Unión, de los Estados miembros estarán interconectados y serán accesibles en todo el territorio de las Partes mediante el sistema de mensajería TACHOnet o un sistema compatible. En caso de utilizarse un sistema compatible, el intercambio de datos electrónicos con la otra Parte deberá ser posible por medio de dicho sistema de mensajería.

3. Cuando expidan, sustituyan y, cuando sea preciso, renueven una tarjeta de conductor, las Partes o, en el caso de la Unión, 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 funcionarios de control podrán tener acceso al registro electrónico a fin de verificar la situación de una tarjeta de conductor.

ARTÍCULO 14

Programación de los tacógrafos

1. 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.
2. Los vehículos irán provistos de un solo tacógrafo, salvo para los fines de ensayo de campo.
3. Cada una de las Partes prohibirá la fabricación, distribución, publicidad o venta de dispositivos contruados o destinados a la manipulación de tacógrafos.

ARTÍCULO 15

Responsabilidad de los transportistas de mercancías por carretera

1. Los transportistas de mercancías por carretera deberán garantizar que sus conductores reciban la formación y las instrucciones adecuadas en cuanto al correcto funcionamiento de los tacógrafos, sean digitales, inteligentes 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.

Los transportistas de mercancías por carretera 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. Los transportistas de mercancías por carretera entregarán a los conductores únicamente hojas de registro conformes a un modelo homologado que pueda utilizarse en el aparato instalado a bordo de su vehículo.

El transportista de mercancías por carretera velará 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. Los transportistas de mercancías por carretera conservarán las hojas de registro y los documentos impresos, cuando estos se hayan realizado de conformidad con el artículo 9 de la sección 4 de la parte B del presente anexo, en orden cronológico y forma legible durante un período mínimo de un año tras su utilización, y entregarán copias de las mismas a los conductores interesados que lo soliciten. Los transportistas de mercancías por carretera 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. Los transportistas de mercancías por carretera serán responsables de las infracciones de la presente sección y de la sección 4 de la parte B del presente anexo cometidas por sus conductores o por conductores a su servicio. No obstante, cada una de las Partes podrá condicionar esta responsabilidad a la infracción por parte del transportista de mercancías por carretera del apartado 1, párrafo primero, del presente artículo, y el artículo 7, apartados 1 y 2 de la sección 2 de la parte B del presente anexo.

ARTÍCULO 16

Procedimientos para los transportistas de mercancías por carretera en caso de mal funcionamiento del equipo

1. En caso de avería o funcionamiento defectuoso de un tacógrafo, el transportista de mercancías por carretera lo hará reparar por un instalador o taller autorizado, tan pronto las circunstancias lo permitan.
2. Si el regreso del vehículo a los locales del transportista de mercancías por carretera 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.
3. Cada una de las Partes o, en el caso de la Unión Europea, los Estados miembros 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 apartados 1 y 2, en la medida en que ello sea conforme con la normativa nacional de la Parte de que se trate.

ARTÍCULO 17

Procedimiento de expedición de tarjetas de tacógrafo

La Comisión Europea facilitará a las autoridades competentes del Reino Unido, respecto a Gibraltar, el material criptográfico para la expedición de tarjetas de tacógrafo a los conductores, talleres y autoridades de control, de conformidad con la política de certificados de la Autoridad de certificación de raíz europea (ERCA) y la política de certificados del Reino Unido, respecto a Gibraltar.
