

PUBLICACIÓN DEL REGLAMENTO COMUNITARIO 165/2014 QUE REGULA EL TACÓGRAFO INTELIGENTE

El Diario Oficial de la Unión Europea publica, con fecha 28 de febrero, el Reglamento 165/2014 de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) nº 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

Con la publicación del Reglamento se regula la futura introducción de los tacógrafos inteligentes y al establecimiento de más controles, para mejorar el cumplimiento de la normativa europea sobre tiempos de conducción y descanso.

Las empresas de transporte estarán obligadas a instalar los tacógrafos inteligentes en todos los vehículos nuevos, como muy tarde tres años a partir del momento en que la Comisión especifique sus características técnicas. Además, habrá un plazo de 15 años, que comenzará el mismo día, para que las empresas instalen los nuevos aparatos en toda su flota de transporte profesional.

Estos aparatos grabarán automáticamente la distancia y la velocidad del camión, así como el punto de partida y el destino final. También permitirán el control remoto de los datos, tal y como habían pedido los eurodiputados.

La capacidad de transmisión de datos por medio de wifi de los nuevos tacógrafos, permitirá que las autoridades controlen (aunque no sancionen), a distancia los vehículos sin tener que detenerlos y que centren sus esfuerzos en vigilar con más detalle los camiones cuyos datos generen dudas, permitiendo reducir la carga administrativa que suponen los controles aleatorios sobre las empresas de transporte.

Se han de proveer interfaces normalizados para los tacógrafos que garanticen su interoperabilidad con las aplicaciones de Sistemas de Transporte Inteligente.

También se debe dar prioridad al desarrollo de aplicaciones que ayuden al conductor a interpretar los datos registrados en el tacógrafo a fin de que pueda cumplir con la legislación social.

Los camiones de menos de 7,5 toneladas de MMA estarán exentos de esta legislación, si los materiales, equipamiento o maquinaria que transportan son necesarios para el trabajo del conductor, siempre que se desplacen dentro de un radio de 100 kilómetros desde la sede de la empresa (este es el caso, por ejemplo, de fontaneros o electricistas).

El reglamento tiene fecha de entrada en vigor el 28 de febrero de 2014 y será de aplicación a partir del 2 de marzo de 2016, a reserva de las medidas transitorias del art. 46. No obstante, los artículos 24, 34 y 45 serán aplicables a partir del 2 de marzo de 2015.

RESUMEN DE ALGUNOS ASPECTOS RELEVANTES PARA LAS EMPRESAS

Se debe excluir a determinados vehículos del ámbito de aplicación de dicho Reglamento, para introducir cierta flexibilidad, en particular en el caso de los vehículos de masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados para transportar materiales, equipos o maquinaria para uso del conductor en el ejercicio de su profesión, y que solo se utilicen en un radio de 100 kilómetros desde el centro de explotación de la empresa, a condición de que la conducción de tales vehículos no constituya la actividad principal del conductor.

La Comisión debe estudiar la posibilidad de incluir sensores de peso en los vehículos pesados de transporte de mercancías y evaluar la capacidad de dichos sensores para contribuir a mejorar el cumplimiento de la normativa de transporte por carretera.

A fin de respaldar la labor de los controladores, el uso de tacógrafos conectados a un sistema mundial de navegación por satélite constituye un medio adecuado y rentable de registro automático de la posición de un vehículo en determinados puntos durante el período de trabajo diario, por lo que debe regularse.

El «período de trabajo diario» comienza en el momento en que, después de un período de descanso semanal o diario, el conductor enciende el tacógrafo o, en el caso de que se fraccione el descanso diario, al final de un período de descanso de duración no inferior a nueve horas. Termina al inicio de un período de descanso diario o, en caso de que el período de descanso diario esté dividido en subperíodos, al inicio de un período de descanso que se extienda durante un mínimo de nueve horas consecutivas.

La Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo obliga a los Estados miembros a realizar un número mínimo de controles en carretera. La comunicación a distancia entre el tacógrafo y las autoridades de control, con fines de control en carretera, facilita una mayor selectividad de este tipo de controles, permitiendo reducir la carga administrativa que suponen los controles aleatorios sobre las empresas de transporte, y debe, por lo tanto, regularse.

Se han de proveer interfaces normalizadas para los tacógrafos que garanticen su interoperabilidad con las aplicaciones STI.

Se debe dar prioridad al desarrollo de aplicaciones que ayuden al conductor a interpretar los datos registrados en el tacógrafo a fin de que pueda cumplir con la legislación social.

Los fabricantes deben diseñar, ensayar y revisar continuamente los tacógrafos en todo su ciclo de vida, con el fin de prevenir, detectar y mitigar las vulneraciones de la seguridad.

Procede autorizar los ensayos de campo, a condición de que se vigilen y controlen eficazmente la participación en los mismos y la observancia del Reglamento (CE) nº 561/2006.

Los Estados miembros deben adoptar medidas adecuadas con el fin de garantizar que se eviten los conflictos de intereses entre instaladores o talleres y empresas de transporte.

Para garantizar un examen y control más eficaces de las tarjetas de conductor, y facilitar los cometidos de los controladores, se debe establecer registros electrónicos nacionales y tomar medidas para interconectarlos.

Un Estado miembro debe tener la posibilidad de expedir tarjetas de conductor a los conductores residentes en su territorio, incluso cuando los Tratados no se apliquen en determinadas parte del mismo.

Se debe adoptar una metodología común para la formación inicial y permanente de los controladores.

Para garantizar una competencia leal en el mercado interior del transporte por carretera y enviar un mensaje claro a los conductores y a las empresas de transporte, los Estados miembros deben imponer, de conformidad con las categorías de infracciones definidas en la Directiva 2006/22/CE, sanciones eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias, sin perjuicio del principio de subsidiariedad.

Los Estados miembros deben garantizar que la selección de los vehículos para el control se lleve a cabo sin discriminación por motivos de nacionalidad del conductor o del país de matriculación o de puesta en circulación del vehículo industrial.

El uso del tacógrafo digital ha adquirido carácter obligatorio para los vehículos matriculados en terceros países que hayan firmado el Acuerdo AETR.

La Comisión no debe adoptar los actos de ejecución mencionados en el presente Reglamento si el Comité a que se refiere el presente Reglamento no emite un dictamen sobre el proyecto de acto de ejecución presentado por la Comisión.

El presente Reglamento establece las obligaciones y requisitos relacionado con la fabricación, instalación, utilización, ensayo y control de los tacógrafos empleados en el transporte por carretera, a fin de comprobar la observancia de las disposiciones del Reglamento (CE) nº 561/2006, la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 92/6/CEE del Consejo.

ÁMBITO DE APLICACIÓN

Se instalará y utilizará un tacógrafo a bordo de los vehículos matriculados en un Estado miembro que se destinen al transporte por carretera de viajeros o mercancías y estén incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006.

Quince años después de imponerse a los vehículos de nueva matriculación la obligación de disponer de un tacógrafo con arreglo a los artículos 8, 9 y 10, los vehículos que circulen en un Estado miembro distinto de aquel en el que están matriculados deberán estar provistos de dicho tacógrafo.

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

DATOS QUE HAN DE REGISTRARSE

Los tacógrafos digitales registrarán los siguientes datos:

- a) distancia recorrida y velocidad del vehículo;
- b) medida del tiempo;
- c) posición de los puntos a los que se refiere el artículo 8, apartado 1;
- d) identidad del conductor;
- e) actividad del conductor;
- f) datos relativos al control, calibrado y reparación del tacógrafo, incluida la identidad del taller.
- g) incidentes y fallos.

FUNCIONES DE LOS TACÓGRAFOS DIGITALES

Mediante el tacógrafo digital se garantizan las siguientes funciones:

- medición de la velocidad y del trayecto,
- supervisión de las actividades del conductor y del régimen de conducción,
- supervisión de la inserción y extracción de las tarjetas de tacógrafo,
- registro de las entradas manuales de los conductores,
- calibrado,
- registro automático de los puntos de posición a que se refiere el artículo 8, apartado 1,
- supervisión de las actividades de control,
- detección y registro de incidentes y fallos,
- lectura, registro y almacenamiento de los datos de la memoria,
- lectura de las tarjetas de tacógrafo, y registro y almacenamiento de datos en las tarjetas de tacógrafo.

- visualización, advertencias, impresión y transferencia de datos a dispositivos externos,
- ajuste y medición de la hora,
- comunicación a distancia,
- gestión de los bloqueos introducidos por la empresa,
- autodiagnóstico y comprobaciones automáticas.

VISUALIZACIÓN Y ADVERTENCIAS

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

PROTECCIÓN DE DATOS

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

TACÓGRAFO INTELIGENTE

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

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

- el lugar de inicio del periodo de trabajo diario,
- cada tres horas de tiempo de conducción acumulado,
- el lugar de finalización del periodo de trabajo diario.

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

TELEDETECCIÓN TEMPRANA DE POSIBLES MANIPULACIONES O USOS INDEBIDOS

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

La comunicación mencionada en el apartado 1 sólo se establecerá con el tacógrafo cuando así lo solicite el aparato de las autoridades de control.

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

- intento más reciente de violación de la seguridad,
- interrupción más larga del suministro eléctrico,
- fallo del sensor,
- error en los datos de movimiento,
- conflicto de movimiento del vehículo,
- conducción sin tarjeta válida,

- inserción de la tarjeta mientras se conduce,
- datos de ajuste de la hora,
- datos sobre la calibración, incluidas las fechas de las dos calibraciones más recientes,
- número de matrícula del vehículo,
- velocidad registrada por el tacógrafo.

Los datos intercambiados serán utilizados con el solo fin de verificar el cumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento.

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

En ningún caso una comunicación a distancia a efectos de detección temprana del tipo descrito en el presente artículo, llevará automáticamente a la imposición de multas o sanciones al conductor o a la empresa de transporte. La autoridad de control competente, sobre la base de los datos intercambiados, podrá proceder a una comprobación del vehículo y del tacógrafo.

INTERFAZ CON SISTEMAS DE TRANSPORTE INTELIGENTES

Los tacógrafos de vehículos matriculados por primera vez 36 meses después de la entrada en vigor de las disposiciones específicas indicadas en el artículo 11, podrán ir equipados de interfaces normalizadas que permitan que los datos registrados o producidos por el tacógrafo, se utilicen en modo operativo, gracias a un dispositivo externo, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

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

INSPECCIÓN DE TACÓGRAFOS

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

EXPEDICIÓN DE LA TARJETA DE CONDUCTOR

La tarjeta de conductor es personal.

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

La tarjeta de conductor será expedida, a petición del conductor, por la autoridad competente del Estado miembro en que aquel tenga su residencia habitual.

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

Para cerciorarse de que un solicitante no sea ya titular de una tarjeta de conductor válida, los Estados miembros llevarán un registro nacional electrónico de tarjetas de conductor

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