CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA

Bruselas, 25 de julio de 2011 (26.07)
(OR. en)

13195/11

Expediente interinstitucional: 2011/0196 (COD)

TRANS 222
CODEC 1274

NOTA DE TRANSMISIÓN

Emisor:	Por el Secretario General de la Comisión Europea, Sr. D. Jordi AYET PUIGARNAU, Director
Fecha de recepción:	19 de julio de 2011
Destinatario:	Sr. D. Uwe CORSEPIUS, Secretario General del Consejo de la Unión Europea
N.° doc. Ción:	COM(2011) 451 final
Asunto:	Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se modifican el Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, y el Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento de la Comisión – COM(2011) 451 final.

Adj.: COM(2011) 451 final

COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 19.7.2011
COM(2011) 451 final

2011/0196 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifican el Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, y el Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SEC(2011) 947 final}
{SEC(2011) 948 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

1.1. Motivación y objetivos

Los tacógrafos desempeñan un papel esencial en la tarea de comprobar si los conductores profesionales del transporte por carretera se atienen a la normativa sobre tiempo de conducción y períodos de descanso. Esos dispositivos contribuyen a mejorar las condiciones de trabajo de los conductores y fomentan la competencia leal entre las empresas de transporte por carretera. Mejorar su razón coste/eficacia es uno de los elementos más importantes de la estrategia de la Comisión de proseguir la integración del transporte de mercancías por carretera y hacerlo más seguro, eficiente y competitivo, tal como apunta el Libro Blanco sobre el transporte, de 28 de marzo de 2011[1].

La UE regula la instalación y uso de tacógrafos desde 1970. La normativa vigente se articula en el Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera[2]. Ese texto fija las normas técnicas y establece las disposiciones que rigen el uso, homologación, instalación e inspección de los tacógrafos. El Reglamento crea un conjunto de obligaciones legales para los fabricantes y las autoridades, así como para las empresas de transporte y los conductores. El Reglamento (CEE) nº 3821/85 ha sido adaptado ya en 10 ocasiones al progreso técnico mediante el procedimiento de comitología.

En la actualidad, aproximadamente 900 000 empresas de transporte y 6 millones de conductores utilizan dos tipos de tacógrafos. Además del tacógrafo digital introducido en los vehículos matriculados a partir del 1 de mayo de 2006, desde 1985 existe el tacógrafo analógico, que sigue utilizándose en los vehículos más antiguos.

La propuesta adjunta modifica el Reglamento (CEE) nº 3821/85 para mejorar el actual sistema. La propuesta viene acompañada por una Comunicación, que se transmite paralelamente al Parlamento Europeo y al Consejo, en la que se presentan otras actuaciones necesarias para hacerla plenamente efectiva o complementarla.

1.2. El problema

Una importante proporción de los vehículos inspeccionados por las policías nacionales o los agentes de la autoridad vulneran la normativa laboral. Aproximadamente una cuarta parte incumple las normas de uso del tacógrafo. Permanentemente, varios millares de vehículos pesados se desplazan por la red transeuropea con un tacógrafo manipulado o una tarjeta inválida. Este incumplimiento de las obligaciones en materia de períodos mínimos de descanso incrementa la fatiga del conductor, lo que a su vez provoca un aumento del coste de los accidentes para la sociedad, calculado en 2 800 millones de euros al año. También favorece en las relaciones de competencia a quienes incumplen la ley, lo que repercute negativamente en el funcionamiento del mercado interior y tiene consecuencias graves sobre la salud de los conductores.

---

[1] COM(2011)144 final.

[2] DO L 370 de 31.12.1985, p. 8.

Por otra parte, existen posibilidades de seguir mejorando el modo en el que el tacógrafo (digital) ayuda a los conductores a realizar su trabajo y contribuye a la eficiencia del transporte. Aunque la introducción del tacógrafo digital ha reducido ya sustancialmente la carga administrativa, el coste anual ocasionado por las medidas que se toman para hacer cumplir la legislación, aproximadamente 2 700 millones de euros, sigue siendo demasiado elevado.

Así pues, esta nueva propuesta pretende una mejor aplicación y cumplimiento de la normativa laboral y una reducción de las cargas administrativas innecesarias, mediante el desarrollo de los aspectos técnicos del tacógrafo y la búsqueda de una mayor eficiencia.

1.3. Coherencia con otras políticas y objetivos de la Unión

La propuesta encaja en la política anunciada por la Comisión en su Libro Blanco «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible»[3], y se menciona expresamente dentro de la Iniciativa 6 sobre el transporte de mercancías por carretera[4].

La propuesta contribuye también a la aplicación del Plan de acción para el despliegue de sistemas de transporte inteligentes (STI)[5] y la Directiva 2010/40/UE por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte[6].

La propuesta refleja también la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea y, en particular, los derechos al respeto de la vida privada y familiar (artículo. 7), la protección de datos de carácter personal (artículo. 8), la libertad de empresa (artículo. 16) y los principios de legalidad y proporcionalidad de los delitos y las penas (artículo. 49), y el derecho a no ser juzgado o condenado dos veces por la misma infracción (artículo.50).

2. RESULTADOS DE LA CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

2.1. Consulta de las partes interesadas

La Comisión consultó públicamente a los interesados entre diciembre de 2009 y marzo de 2010. Si se tiene en cuenta la naturaleza técnica del tema, la participación puede considerarse relativamente amplia: se recibieron 73 contribuciones de distintos interesados, en su mayor parte de gran calidad.

La mayoría de los consultados expresaron su deseo de que se mejore el tacógrafo digital, en lugar de sustituirlo por otro tipo de aparato de control. Casi todos juzgaron necesarios criterios armonizados a nivel de la UE que regulen estos aparatos. El proceso de homologación de los tacógrafos se considera satisfactorio. Casi todos los interesados declararon también que se debe mantener, e incluso potenciar, los niveles de seguridad. Se manifestaron distintas ideas,

---

3 COM(2011)144 final.

4 Véase el punto 1.1 "Un Espacio Único Europeo del Transporte" del anexo I del Libro Blanco, COM(2011)144 final.

5 Comunicación de la Comisión: Plan de acción para el despliegue de sistemas de transporte inteligentes [COM(2008)886], Área de Acción 4.

6 DO L 207 de 6.8.2010, pp. 1–13.

que posteriormente se examinaron en la evaluación de impacto, para reducir el coste de los medios de control o utilizarlos mejor, por ejemplo, unificar la tarjeta de conductor y el permiso de conducción.

2.2. Obtención y utilización de asesoramiento técnico

La Comisión se ha mantenido en contacto permanente con los Estados miembros y los interesados a través del Comité designado para ocuparse de las cuestiones relativas al aparato de control por el Reglamento (CEE) nº 3821/85. Dicho Comité se reúne normalmente una vez al año. Los principales interesados participan en sus reuniones en calidad de observadores. Entre ellos hay organismos de inspección y cuerpos de policía, así como fabricantes. Además, la Comisión ha tomado algunas iniciativas para contextualizar la propuesta.

La Comisión ha cofinanciado un amplio proceso de consultas, de dos años de duración, con participación de los principales interesados[7].

El Centro Común de Investigación (JRC) ha evaluado la vulnerabilidad y verificabilidad actuales del tacógrafo digital. El JRC ha informado también a la Comisión sobre las posibilidades técnicas de futuro desarrollo de estos aparatos.

El 26 de mayo de 2010 se consultó al comité sectorial del diálogo social sobre el transporte por carretera. El 8 de julio de 2010, los interlocutores sociales europeos acordaron una declaración conjunta sobre la revisión del Reglamento del tacógrafo digital, la cual fue tomada en consideración en la elaboración de la actual propuesta[8].

Con el fin de preparar la evaluación de impacto, el contratista exterior creó un grupo de expertos al que se invitó a representantes de las asociaciones de transporte por carretera, sindicatos, autoridades encargadas de hacer cumplir la normativa, organismos de homologación, organismos de expedición de tarjetas, constructores de vehículos y fabricantes de tacógrafos. El grupo examinó los documentos elaborados por el contratista y asistió a un seminario en el que se analizó y debatió el borrador de informe final elaborado por los expertos.

2.3. Evaluación de impacto

Las consultas a los interesados y los informes de los expertos permitieron a la Comisión determinar un conjunto de medidas concretas para abordar los problemas detectados. A continuación se procedió a realizar un cribado preliminar de posibles actuaciones.

Posteriormente se definieron varios paquetes de políticas que presentaban alternativas viables para el logro de los objetivos marcados. Dichos paquetes son necesarios porque, desde el punto de vista de la seguridad, la fiabilidad del sistema depende de un gran número de elementos; por otra parte, los procedimientos legislativos necesarios son distintos en cada caso (comitología frente a codecisión). Los paquetes de medidas se pueden resumir como sigue:

El Paquete de Medidas 1 (PM1) es un conjunto de actuaciones técnicas circunscrito a la mejora del tacógrafo actual:

---

[7] Estudio SMART.

[8] http://ec.europa.eu/employment_social/dsw/public/actRetrieveText.do?id=8903 .

- mejorar la calidad de los precintos

- mejorar la interfaz de usuario

- mejorar la tecnología de cifrado

El Paquete de Medidas 2 (PM2) contiene también medidas técnicas, si bien estas amplían sustancialmente las funciones del tacógrafo digital, lo que conduce a un nuevo tipo de aparatos.

- mejorar la funcionalidad de los tacógrafos (registro automático y manual)

- incorporar la comunicación inalámbrica a los controles en carretera

- elaborar una interfaz armonizada con otras aplicaciones SIT

El Paquete de Medidas 3 (PM3) está compuesto exclusivamente de medidas no técnicas.

- aumentar la fiabilidad de los talleres

- dificultar el fraude que afecta a la tarjeta de conductor

- mejorar la formación de los controladores

- establecer una armonización mínima de las sanciones

- modernizar las reglas de utilización

El Paquete de Medidas 4 (PM4) es una combinación de medidas de mejora técnica y sistémica (PM2+PM3).

Desde punto de vista de la eficacia, PM4 es la opción más interesante, ya que ofrece el mayor potencial de logro de los dos objetivos específicos. Sin embargo, el análisis de coherencia muestra que también presenta la mayor compensación entre el impacto positivo económico y social, por una parte, y la repercusión presupuestaria sobre los poderes públicos, por otra. Desde el punto de vista de la coherencia, la opción óptima es PM1. Por último, PM4 es también la posibilidad más costosa desde el punto de vista de las inversiones necesarias, mientras que PM1 es la más barata y sencilla de aplicar, ya que puede adoptarse sin necesidad de recurrir al procedimiento legislativo normal.

Teniendo en cuenta todos estos aspectos, y en ausencia de un análisis exhaustivo de costes-beneficios, los efectos positivos de PM4 parecen compensar ampliamente su coste. De hecho, su potencial de reducción de la carga administrativa asciende a 515,5 millones de euros, muy por encima de los costes totales derivados de su aplicación. Así pues, el análisis justifica la preferencia por el Paquete de Medidas 4.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

3.1. Resumen de la acción propuesta

Los principales cambios introducidos por Reglamento propuesto son:

– Comunicación a distancia desde el tacógrafo con fines de control (artículo 5 del futuro Reglamento del tacógrafo). Esta medida proporcionará a las autoridades de control algunos indicadores básicos sobre el cumplimiento de la normativa antes de la detención del vehículo para el control de carretera. Las empresas que se atengan a la normativa evitarán controles de carretera innecesarios, beneficiándose de una mayor reducción de la carga administrativa.

– Agrupación de varias funciones de las tarjetas de conductor y el permiso de conducción (artículo 27 del futuro Reglamento): al fusionar la tarjeta de conductor con el permiso de conducción, esta medida contribuirá a la seguridad del sistema, ya que los conductores son menos propensos a utilizar su permiso de conducción en situaciones fraudulentas. También se reducirá significativamente la carga administrativa. La medida precisa algunas pequeñas adaptaciones de la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción. La correspondiente propuesta se está elaborando paralelamente al presente Reglamento. La Comisión la transmitirá lo antes posible al Parlamento y al Consejo.

– Registro automático de la posición precisa a través del GNSS (artículo 4 del futuro Reglamento): esta disposición proporciona a las autoridades de control más información para comprobar el cumplimiento de la normativa laboral. Mediante el registro automático se reduce también la carga administrativa.

– Integración de tacógrafo digital en los Sistemas de Transporte Inteligentes (STI) (artículo 6 del futuro Reglamento): gracias a una interfaz armonizada y normalizada del tacógrafo, otras aplicaciones STI podrán acceder más fácilmente a los datos registrados y elaborados por ese dispositivo.

– Mayor fiabilidad de los talleres (capítulo IV, en particular, artículo 19 del futuro Reglamento): al robustecer el marco legal para la autorización de talleres, por ejemplo, con un sistema de auditorías realizadas sin previo aviso y la prevención de conflictos de intereses, aumentará la fiabilidad de los talleres y disminuirá el riesgo de fraude y manipulación.

– Armonización mínima de las sanciones (artículo 37 del futuro Reglamento): esta armonización mínima garantizará que las vulneraciones de la legislación relativa al tacógrafo, clasificadas en la legislación de la UE dentro de las categorías «infracción muy grave»[9] e «infracción más grave»[10], serán objeto de las sanciones más rigurosas en el Derecho nacional.

---

[9] Directiva 2009/5/CE de la Comisión, de 30 de enero de 2009, por la que se modifica el anexo III de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) nº 3820/85 y (CEE) nº 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera DO L 29 de 31.1.2009, pp. 45-50.

[10] Reglamento (CE) nº 1071/2009 por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo, DO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

– Formación de los controladores (artículo 35 del futuro Reglamento): el Reglamento obligará a los Estados miembros a impartir una formación adecuada a los controladores encargados de comprobar los aparatos de control.

– Ámbito del Reglamento (CE) nº 561/2006[11] (artículo 2): esta exención de la obligación de utilizar el tacógrafo concedida a determinados vehículos ha sido recomendada por el Grupo de Alto Nivel de Partes Implicadas Independientes sobre Cargas Administrativas, presidido por el Sr. Stoiber. La medida ayudará a reducir la carga administrativa de las empresas que puedan acogerse a ella, principalmente PYME.

La revisión del Reglamento (CEE) nº 3821/85 constituye también una oportunidad para modernizar y racionalizar su texto, por ejemplo, aportando definiciones claras (artículo 2), haciendo más eficaz el trabajo de los expertos gracias a la incorporación de personas procedentes de países no pertenecientes a la UE que utilizan también el tacógrafo digital (artículo 41), y añadiendo una referencia directa a la legislación sobre protección de datos (artículo 34).

3.2. Base jurídica

La base jurídica de la presente propuesta es la idéntica a la del vigente Reglamento (CE) nº 3821/85, es decir, el artículo 91 del TFUE.

3.3. Principio de subsidiariedad

El principio de subsidiariedad es de aplicación en la medida en que la propuesta no se inscribe en un ámbito de competencia exclusiva de la Unión Europea.

Los objetivos de la propuesta no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros por los motivos que se exponen a continuación. El transporte por carretera está adquiriendo cada vez más un carácter transnacional. En transporte internacional de mercancías por carretera alcanzó aproximadamente un tercio (612 000 millones de tkm) del total del transporte de mercancías por carretera en la UE en 2006. La legislación laboral en la materia está armonizada a nivel europeo por el Reglamento (CE) nº 561/2006, la comprobación de cuyo cumplimiento hace necesaria la interoperabilidad de los aparatos de control entre los Estados miembros. Dado este carácter progresivamente transnacional del transporte de mercancías por carretera en la UE y la existencia de una normativa laboral armonizada, sería contraproducente volver a una reglamentación nacional de los aparatos de control.

3.4. Principio de proporcionalidad

La propuesta se atiene al principio de proporcionalidad por las razones que se exponen a continuación.

---

[11] Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) nº 3821/85 y (CE) nº 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) nº 3820/85, DO L 102 de 11.4.2006, p.1.

Los objetivos generales de la propuesta son mejorar la eficiencia y la eficacia del sistema del tacógrafo. Las medidas propuestas son proporcionales al logro de dichos objetivos, ya que reducirán la carga administrativa y los costes relacionados con el uso del citado dispositivo que soportan los conductores, las empresas y los organismos de control, y no exceden de lo necesario para tal fin.

3.5. Instrumento elegido

Dado que la propuesta modifica un Reglamento, el instrumento elegido es también un Reglamento. Por el momento, se propone revisar sólo el articulado del Reglamento (CEE) nº 3821/85, y no sus anexos técnicos. Una vez adoptado el presente Reglamento, el texto legal, incluidos sus anexos, se consolidará mediante un procedimiento de codificación.

3.6. Espacio Económico Europeo

El acto propuesto es pertinente a efectos del Espacio Económico Europeo y, por consiguiente, debe hacerse extensivo al mismo.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no representa coste adicional para el presupuesto de la UE.

5. SIMPLIFICACIÓN

La presente iniciativa contribuye a los objetivos de la simplificación. Se integra en el ámbito de aplicación del Programa de Acción para la Reducción de las Cargas Administrativas en la Unión Europea y desarrolla una serie de propuestas apoyadas por el Grupo de Alto Nivel de Partes Implicadas Independientes sobre Cargas Administrativas, presidido por el Sr. Stoiber. Así, la propuesta permite exenciones nacionales de la obligación de llevar tacógrafo en distancias inferiores a 100 km, a la que podrán acogerse algunas empresas, tal como anunció la Comisión en su Comunicación, «Programa de Acción para la Reducción de las Cargas Administrativas en la Unión Europea - Planes de reducción sectoriales y acciones en 2009»[12].

[12] COM(2009) 544 final.

2011/0196 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifican el Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, y el Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo[13],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[14],

Previa consulta al Supervisor Europeo de Protección de Datos,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) El Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera[15], establece una serie de disposiciones sobre la fabricación, instalación, uso y ensayo de tales dispositivos. Dicho Reglamento ha sido modificado sustancialmente en varias ocasiones, y por ello procede simplificar y reestructurar sus principales disposiciones en beneficio de una mayor claridad.

(2) La experiencia ha demostrado que, para garantizar una aplicación eficaz del Reglamento (CEE) nº 3821/85, han de mejorarse determinados aspectos técnicos y procedimientos de control.

(3) Determinados vehículos están exentos de las disposiciones del Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la

---

13 DO C … de …, p. .
14 DO C … de …, p. .
15 DO L 370 de 31.12.85, p. 8.

armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n° 3821/85 y (CE) n° 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo[16]. Por motivos de coherencia, ha de ser posible excluir también a dichos vehículos del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 3821/85.

(4) Para garantizar la coherencia entre las diversas exenciones que figuran en el artículo 13 del Reglamento (CE) nº 561/2006 y reducir la carga administrativa que soportan las empresas de transporte, respetando al mismo tiempo los objetivos de dicho Reglamento, procede revisar las distancias máximas establecidas en las letras d), f) y p) de su artículo 13.

(5) El registro de datos de posición facilita la comprobación de los tiempos de conducción y períodos de descanso con fines de detección de anomalías y fraudes. Al facilitar la labor de los controladores, el uso de aparatos de control conectados al sistema mundial de navegación por satélite constituye un medio adecuado y rentable para el registro automático de tales datos, por lo que debe ser introducido.

(6) La Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) nº 3820/85 y (CEE) nº 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo[17], obliga a los Estados miembros a realizar un número mínimo de controles en carretera. La comunicación a distancia entre el aparato de control y las autoridades, con fines de control en carretera, facilita una mayor selectividad de este último, permitiendo reducir la carga administrativa que suponen los controles aleatorios sobre las empresas de transporte, y por ello debe ser introducido.

(7) Los sistemas de transporte inteligentes (STI) pueden ayudar a afrontar los retos de la política europea de transporte, como el incremento de los volúmenes de transporte por carretera y la congestión, o el aumento del consumo de energía. En consecuencia, se han de proveer interfaces normalizadas para los aparatos de control que garanticen la interoperabilidad con las aplicaciones STI.

(8) La seguridad del aparato de control y su sistema es esencial para la fiabilidad de los datos generados por estos. Por consiguiente, los fabricantes deben diseñar, ensayar y revisar continuamente los aparatos de control en todo su ciclo de vida, con el fin de detectar, prevenir y mitigar las vulneraciones de la seguridad.

(9) Los ensayos de campo de los aparatos de control que no estén aún homologados permiten probar esos equipos en situaciones reales antes de su generalización, posibilitando procesos de mejora más rápidos. Por consiguiente, procede autorizar los ensayos de campo, a condición de que se vigilen y controlen eficazmente la participación en los mismos y la observancia del Reglamento (CE) nº 561/2006.

(10) Los instaladores y talleres desempeñan un importante papel en la seguridad de los aparatos de control. Procede, pues, establecer determinados requisitos mínimos para su

---

16 DO L 102 de 11.4.2006, p.1.
17 DO L 102 de 11.4.2006, p. 35.

autorización y auditoría, y para garantizar que se previenen los conflictos de intereses entre talleres y empresas de transporte.

(11) 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.

(12) Dada la menor probabilidad de que se incurra en conductas de fraude y utilización indebida con un permiso de conducción que con una tarjeta de conductor, el sistema del aparato de control sería más viable y eficaz si estas tarjetas se incorporasen en el futuro a aquellos permisos. Tal opción reduciría además la carga administrativa para los conductores, que no precisarían ya solicitar, recibir y conservar dos documentos distintos. Así pues, conviene prever una modificación de la Directiva 2006/126/CE.

(13) Para reducir la carga administrativa que soportan los conductores y empresas de transporte, conviene aclarar que no es necesario acreditar por escrito los períodos de descanso diario o semanal. A efectos de control, deben considerarse como descanso los períodos en que no haya registrada actividad del conductor.

(14) Los controladores se ven permanentemente en dificultades como consecuencia de los cambios introducidos en los aparatos de control y las nuevas técnicas de manejo de los mismos. Para garantizar un control más eficaz y armonizado en toda la Unión Europea, se debe adoptar una metodología común para la formación inicial y permanente de los controladores.

(15) El registro de datos por parte del aparato de control, así como el desarrollo de tecnologías para el registro de los datos de posición, la comunicación a distancia y la interfaz con los sistemas de transporte inteligentes, implicarán el tratamiento de datos personales. Procede aplicar la legislación de la Unión sobre protección de las personas respecto del tratamiento de datos personales y la libre circulación de dichos datos y, en particular, la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos[18] y la Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2002, relativa al tratamiento de los datos personales y a la protección de la intimidad en el sector de las comunicaciones electrónicas[19].

(16) Para garantizar la competencia leal en el mercado interior del transporte por carretera y enviar un claro mensaje a los conductores y empresas de transporte, se debe aplicar la categoría más alta de sanción por infracción «muy grave» (según se define en la Directiva 2009/5/CE de la Comisión, de 30 de enero de 2009, por la que se modifica el anexo III de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) nº 3820/85 y (CEE) nº 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera[20]), sin perjuicio del principio de subsidiariedad.

---

18 DO L 281 de 23.11.95, pp. 31-50.
19 DO L 201 de 31.7.2002, pp. 37-47.
20 DO L 29 de 31.1.2009, pp. 45-50.

(17) En virtud de las adaptaciones introducidas en el Acuerdo europeo sobre trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR), firmado en Ginebra el 1 de julio de 1970, incluidas sus seis enmiendas, depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas, el uso de los aparatos de control mencionados en el anexo I B ha adquirido carácter obligatorio para los vehículos matriculados en terceros países vecinos. Dichos países deben poder participar en el diálogo sobre cuestiones técnicas, ya que están directamente afectados por los cambios que introduce el presente Reglamento en los aparatos de control. Así pues, conviene crear un futuro Foro del Tacógrafo.

(18) Con el fin de reflejar la evolución tecnológica, se ha de delegar a la Comisión la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea para la adaptación al progreso técnico de los anexos I, I B y II y la incorporación al anexo I B de las especificaciones técnicas necesarias para el registro automático de los datos de posición, la comunicación a distancia y la interfaz con los sistemas de transporte inteligentes. Reviste particular importancia que la Comisión celebre las oportunas consultas durante sus trabajos preparatorios, en particular a nivel de expertos. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar una transmisión simultánea, apropiada y en el momento oportuno de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.

(19) Para uniformizar las condiciones de aplicación del presente Reglamento en relación con los ensayos de campo, el intercambio electrónico de datos sobre las tarjetas de conductor entre los Estados miembros y la formación de los controladores, procede otorgar competencias de ejecución a la Comisión. Dichas competencias deben ejercitarse de conformidad con el Reglamento (UE) nº 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión[21].

(20) Se debe utilizar el procedimiento consultivo para la adopción de los procedimientos que habrán de seguirse en la realización de ensayos de campo y los formularios de seguimiento de dichos ensayos, así como para la metodología que se utilizará en la formación inicial y permanente de los controladores.

(21) Se ha de aplicar el procedimiento de examen para la adopción de las especificaciones relativas al intercambio electrónico de información sobre las tarjetas de conductor entre los Estados miembros.

(22) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CEE) nº 3821/85 en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CEE) nº 3821/85 queda modificado como sigue:

---

[21] DO L 55 de 28.2.2011, pp. 13-18.

1) Los artículos 1 a 21 se sustituyen por los siguientes:

«CAPÍTULO I

Principios y ámbito de aplicación

Artículo 1
Objeto y principio

El presente Reglamento establece los requisitos para la fabricación, instalación, uso y ensayo de los aparatos de control 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[22] y la Directiva 92/6/CEE[23].

El aparato de control se atendrá a lo prescrito en el presente Reglamento por lo que se refiere a su fabricación, instalación, utilización y ensayo.

Artículo 2
Definiciones

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

2. Además de las definiciones mencionadas en el apartado 1, a los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

   (a) «aparato de control»: el destinado a ser instalado en vehículos de carretera para visualizar, registrar, imprimir, almacenar y enviar automática o semiautomáticamente datos acerca de la marcha de dichos vehículos y determinados períodos de trabajo de sus conductores.

   (b) «unidad instalada en el vehículo»: el aparato de control, con exclusión del sensor de movimiento y los cables que conectan este último. Puede tratarse de una sola unidad o de varias repartidas por el vehículo, a condición de que cumplan los requisitos de seguridad del presente Reglamento.

   (c) «sensor de movimiento»: la parte del aparato de control que produce una señal representativa de la velocidad del vehículo y/o la distancia recorrida;

   (d) «tarjeta de tacógrafo»: una tarjeta inteligente utilizada con el aparato de control que permite la identificación por dicho aparato de la función de quien la posee, así como la transferencia y almacenamiento de datos;

   (e) «hoja de registro»: la concebida para recibir y conservar datos registrados que se coloca en el aparato de control contemplado en el anexo I y en la cual los

[22] DO L 80 de 23.3.2002, pp. 35-39.
[23] DO L 57 de 2.3.1992, p. 27.

dispositivos marcadores de dicho aparato inscriben ininterrumpidamente los datos que procede consignar;

(f) «tarjeta de conductor»: una tarjeta de tacógrafo expedida por las autoridades de un Estado miembro a un conductor concreto, que identifica a este último y permite almacenar los datos de su actividad;

(g) «tarjeta de control»: una tarjeta de tacógrafo expedida por las autoridades de un Estado miembro a una autoridad nacional de control competente, que identifica a dicho organismo y, optativamente, también al controlador, y permite acceder a la información almacenada en la memoria de datos o en las tarjetas de conductor con fines de lectura, impresión y/o descarga;

(h) «tarjeta de empresa»: una tarjeta de tacógrafo expedida por las autoridades de un Estado miembro al propietario o poseedor de vehículos equipados de aparatos de control, que identifica a dicho propietario o poseedor y permite visualizar, descargar e imprimir los datos almacenados en el aparato de control que el mencionado propietario o poseedor ha bloqueado.

(i) «tarjeta de taller»: una tarjeta de tacógrafo expedida por las autoridades de un Estado miembro a un fabricante o instalador de aparatos de control, fabricante de vehículos o taller aprobado por dicho Estado miembro, que identifica a su titular y le permite el ensayo, calibración y/o descarga de dicho aparato;

(j) «período de trabajo diario»: el que comprende el tiempo de conducción, todos los demás períodos de trabajo, los períodos de disponibilidad, las pausas en el trabajo y los períodos de descanso no superiores a nueve horas.

Artículo 3
Ámbito de aplicación

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

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

3. Previa autorización de la Comisión, los Estados miembros podrán eximir de la aplicación del presente Reglamento a los vehículos utilizados para las operaciones de transporte mencionadas en el artículo 14, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 561/2006.

Los Estados miembros podrán eximir de la aplicación del presente Reglamento a los vehículos utilizados para las operaciones de transporte mencionadas en el artículo 14, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 561/2006, en cuyo caso informarán inmediatamente a la Comisión.

4. Por lo que respecta a los transportes nacionales, los Estados miembros podrán requerir la instalación y uso de un aparato de control acorde con el presente Reglamento a los vehículos en los cuales dicha instalación y uso no sean obligatorios en aplicación del apartado 1.

CAPÍTULO II

Aparato de control inteligente

Artículo 4
Registro de datos de posición

Se registrarán datos de posición para que se puedan determinar los lugares en que se inicie y concluya el período de trabajo diario. A tal fin, los vehículos puestos en circulación por vez primera [48 meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento] estarán equipados de un aparato de control conectado a un sistema mundial de navegación por satélite (GNSS).

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 39, a fin de añadir al anexo I B las especificaciones técnicas detalladas necesarias para permitir el tratamiento de los datos de posición recibidos del GNSS por el aparato de control.

Artículo 5
Comunicación a distancia con fines de control

1. Para facilitar una mayor selectividad de los controles de carretera realizados por las autoridades competentes, los aparatos de control instalados en vehículos puestos en circulación por primera vez [48 meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento] podrán comunicarse con dichas autoridades cuando el vehículo esté en movimiento.

2. La comunicación con el aparato de control se establecerá exclusivamente cuando lo pidan los equipos de las autoridades competentes. Dicha comunicación estará protegida, a fin de garantizar la integridad de los datos y la autenticación de los dispositivos implicados en ella.

3. Sólo se comunicarán aquellos datos necesarios para hacer más selectivos los controles de carretera. No se comunicarán datos relativos a la identidad del conductor, las actividades de este ni la velocidad del vehículo.

4. Los datos intercambiados se utilizarán con el solo fin de controlar el cumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento y del Reglamento (CE) nº 561/2006, y no se transmitirán a entidades distintas de las autoridades de control.

5. Los datos sólo podrán ser almacenados por las autoridades mientras dure el control de carretera, y se borrarán en el plazo máximo de dos horas tras haber finalizado dicho control.

6. El propietario o poseedor del vehículo será responsable de informar al conductor de la eventualidad de que se entable una comunicación a distancia.

7. La autoridad de control competente, sobre la base de los datos intercambiados, podrá proceder a una comprobación del vehículo y el aparato de control.

8. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 39, a fin de añadir al anexo I B las especificaciones técnicas detalladas necesarias para permitir la comunicación a distancia entre el aparato de control y las autoridades competentes de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo.

Artículo 6
Sistemas de transporte inteligentes

1. El aparato de control mencionado en el anexo I B será interoperable con las aplicaciones de los sistemas de transporte inteligentes que se definen en el artículo 4 de la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte[24].

2. A los fines del apartado 1, los vehículos puestos en circulación por primera vez [48 meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento] estarán provistos de un aparato de control equipado con una interfaz armonizada que permitirá utilizar los datos registrados o producidos en las aplicaciones de los sistemas de transporte inteligentes.

3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 39, a fin de añadir al anexo I B las especificaciones de la interfaz, los derechos de acceso y la lista de datos accesibles.

CAPÍTULO III

Homologación

Artículo 7
Solicitudes

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

[24] DO L 207 de 6.8.2010, p. 1.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión los nombres y señas de las autoridades designadas de conformidad con el apartado 1. La Comisión publicará en su sede electrónica la lista de dichas autoridades.

3. A la solicitud de homologación deberán adjuntarse las correspondientes especificaciones y certificados que se mencionan en la sección VIII del anexo I B. La Comisión nombrará a los evaluadores independientes que expedirán el certificado de seguridad.

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

Artículo 8
Concesión de la homologación

El Estado miembro concederá la homologación UE a todo modelo de unidad instalada en el vehículo, sensor de movimiento, hoja de registro de los Estados miembros o tarjeta de tacógrafo que cumpla los requisitos de los anexos I o I B, siempre que puedan comprobar que los modelos producidos se ajustan al homologado.

Toda modificación o adición a un modelo homologado deberá recibir una homologación UE del Estado miembro que concedió la homologación inicial.

Artículo 9
Marca de homologación

Los Estados miembros expedirán al solicitante una marca de homologación UE acorde con el modelo del anexo II para cada modelo de unidad instalada en el vehículo, sensor de movimiento, hoja de registro o tarjeta de tacógrafo que hayan homologado con arreglo al artículo 8.

Artículo 10
Aprobación o rechazo

Las autoridades competentes del Estado miembro ante el que se haya presentado la solicitud de homologación remitirán a las de los demás Estados miembros, en el plazo de un mes, copia del certificado de homologación, acompañado de copia de las especificaciones pertinentes, para cada modelo de unidad instalada en el vehículo, sensor de movimiento, hoja de registro o tarjeta de tacógrafo homologados.

Cuando las autoridades competentes no aprueben una solicitud de homologación, lo notificarán a las autoridades de los demás Estados miembros, indicando las razones de su decisión.

Artículo 11
Conformidad con la homologación

1. Si el Estado miembro que haya otorgado una homologación UE con arreglo al artículo 8 comprueba que determinados modelos de unidades instaladas en el vehículo, sensores de movimiento, hojas de registro o tarjetas de tacógrafo que exhiben la marca de homologación UE expedida por él mismo no se ajustan al modelo homologado, tomará las medidas necesarias para garantizar la conformidad del material producido con el modelo. Dichas medidas podrán llegar, en caso necesario, a la retirada de la homologación UE.

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

3. Si el Estado miembro que haya concedido una homologación UE es informado por otro de una de las situaciones contempladas en los apartados 1 y 2, adoptará, previa consulta con este segundo Estado miembro, las medidas previstas en dichos apartados, a reserva de lo dispuesto en el apartado 5.

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

   En cualquier caso, las autoridades competentes de los Estados miembros se notificarán mutuamente y a la Comisión, en el plazo de un mes, toda retirada de una homologación UE, así como cualquier otra medida adoptada con arreglo a los apartados 1, 2 y 3, indicando las razones de su proceder.

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

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

Artículo 12
Homologación de las hojas de registro

1. Quien solicite la homologación UE de un modelo de hoja de registro deberá especificar en su solicitud el modelo o modelos de aparato de control a que se refiere el anexo I con los que vaya a utilizarse dicha hoja, y facilitará ejemplares de los mismos a fin de que la hoja de registro pueda someterse a ensayo.

2. Las autoridades competentes del Estado miembro indicarán en el certificado de homologación del modelo de hoja de registro el modelo o modelos de aparato de control a que se refiere en el anexo I en los que dichas hojas puedan utilizarse.

Artículo 13
Justificación de las decisiones negativas

Deberá justificarse pormenorizadamente toda decisión adoptada en virtud del presente Reglamento por la que se deniegue o retire la homologación a un modelo de unidad instalada en el vehículo, sensor de movimiento, hoja de registro o tarjeta de tacógrafo. Esa decisión será notificada al interesado, al que se informará simultáneamente de las vías y plazos de recurso previstos en la legislación vigente.

Artículo 14
Reconocimiento del aparato de control homologado

Los Estados miembros no podrán denegar la matriculación ni prohibir la puesta en circulación o el uso de vehículos equipados con un aparato de control que lleve la marca de homologación UE prevista en el artículo 9 y la placa de instalación mencionada en el artículo 17, apartado 4, aduciendo motivos relacionados con dicho aparato.

Artículo 15
Seguridad

1. Los fabricantes diseñarán, ensayarán y revisarán las unidades instaladas en el vehículo, sensores de movimiento, modelos de hoja de registro o tarjetas de tacógrafo en producción a fin de detectar las vulnerabilidades que puedan aparecer en cualquier fase de su ciclo de vida y prevenir o atenuar un eventual aprovechamiento de las mismas.

2. A tal fin, los fabricantes presentarán la oportuna documentación al evaluador independiente que se menciona en el artículo 7, apartado 3, para que se realicen los correspondientes análisis de vulnerabilidad.

3. Los evaluadores independientes efectuarán ensayos de penetración en las unidades instaladas en el vehículo, sensores de movimiento, modelos de hoja de registro o tarjetas de tacógrafo para comprobar que las vulnerabilidades conocidas no pueden ser aprovechadas por individuos que utilicen conocimientos de uso público.

Artículo 16
Ensayos de campo

1. Los Estados miembros podrán autorizar ensayos de campo sobre los aparatos de control que todavía no hayan sido homologados. Los Estados miembros reconocerán las autorizaciones de ensayos de campo concedidas por otros Estados miembros en régimen de reciprocidad.

2. Los conductores y empresas de transportes que participen en un ensayo de campo se atendrán a lo preceptuado en el Reglamento (CE) nº 561/2006. Para demostrar dicha conformidad, los conductores seguirán el procedimiento previsto en el artículo 31, apartado 2.

3. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución para establecer los procedimientos que deberán seguirse en la realización de ensayos de campo y los formularios que se utilizarán para el seguimiento de los mismos. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento consultivo previsto en el artículo 40, apartado 2.

CAPÍTULO IV

Instalación e inspección

Artículo 17
Instalación y reparación

1. Los aparatos de control sólo podrán ser instalados o reparados por los instaladores o talleres autorizados por las autoridades competentes de los Estados miembros, de conformidad con el artículo 19.

2. Los instaladores o talleres precintarán el aparato de control tras haber comprobado que funciona correctamente y, en particular, que los datos registrados por el mismo no pueden ser manipulados o alterados mediante algún dispositivo.

3. El instalador o taller autorizado colocará una marca especial en sus precintos e introducirá en el aparato de control contemplado en el anexo I B los datos electrónicos de seguridad que permitan efectuar controles de autenticación. Las autoridades competentes de todos los Estados miembros llevarán un registro de las marcas y los datos electrónicos de seguridad utilizados, así como de las tarjetas de talleres e instaladores autorizados expedidas.

4. La conformidad de la instalación del aparato de control con las prescripciones del presente Reglamento estará certificada en la placa de instalación que se fijará con arreglo a lo dispuesto en los anexos I y I B.

5. Sólo podrán retirarse los precintos si de ello se encargan los instaladores o talleres autorizados por las autoridades competentes con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1, o bien en las circunstancias descritas en el anexo I, sección V, punto 4, o en el anexo I B, sección V, punto 3.

Artículo 18
Inspecciones del aparato de control

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

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

Los talleres conservarán dichos informes durante un período mínimo de dos años a partir de su redacción. A petición de la autoridad competente, deberán entregar los informes de las inspecciones y calibraciones efectuadas durante dicho período.

Artículo 19
Autorización de instaladores y talleres

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

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

   (a) adecuada formación del personal;

   (b) disponibilidad del material necesario para llevar a cabo los ensayos y cometidos pertinentes;

   (c) buena reputación de los instaladores y talleres.

3. Se realizarán auditorías de los instaladores y talleres autorizados del modo que se indica a continuación:

   (a) Los instaladores y talleres autorizados se someterán a una auditoría anual de los procedimientos aplicados durante la manipulación de aparatos de control. En particular, la auditoría se concentrará en las medidas de seguridad adoptadas y la manipulación de las tarjetas de taller.

   (b) También se efectuarán auditorías técnicas de instaladores y talleres sin previo aviso, a fin de controlar las calibraciones e instalaciones realizadas. Estos controles se extenderán a un mínimo del 10 % anual de los talleres autorizados.

4. Los Estados miembros tomarán las medidas adecuadas para impedir los conflictos de intereses entre los instaladores o talleres y las empresas de transporte por carretera. En particular, no deberá permitirse a una empresa de transporte que desarrolle simultáneamente actividades de instalador o taller autorizado la instalación y calibración de aparatos de control en sus propios vehículos.

5. Las autoridades competentes de los Estados miembros transmitirán a la Comisión las listas de talleres e instaladores autorizados y las tarjetas expedidas a los mismos, así como copias de las marcas y la información necesaria relativa a los datos electrónicos de seguridad utilizados. La Comisión publicará las listas de instaladores y talleres autorizados en su sede electrónica.

6. Los Estados miembros retirarán la autorización, con carácter temporal o definitivo, a aquellos instaladores y talleres que incumplan las obligaciones que les impone el presente Reglamento.

Artículo 20
Tarjeta de taller

1. El período de validez administrativa de las tarjetas de taller no podrá ser superior a un año.

2. En caso de prolongación de la validez, o de deterioro, mal funcionamiento, extravío o robo de una tarjeta de taller, la autoridad facilitará una tarjeta de sustitución en el plazo de cinco días hábiles a partir de la recepción de la correspondiente solicitud detallada a tal efecto. La autoridad expedidora de la tarjeta conservará un registro de las tarjetas extraviadas, robadas o defectuosas.

3. Si un Estado miembro retira la autorización a un instalador o taller de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19, asimismo retirará la tarjeta de taller correspondiente.

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

CAPÍTULO V

Tarjeta de conductor

Artículo 21
Expedición de la tarjeta de conductor

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

2. A efectos del presente artículo, se entiende por «residencia habitual» el lugar en que una persona vive usualmente, es decir, un mínimo de 185 días por año civil, por causa de vínculos personales y profesionales o, en el caso de no existir estos últimos, por vínculos personales que evidencien lazos estrechos con dicho lugar; no obstante, la residencia habitual de una persona cuyos vínculos profesionales estén situados en un lugar otro que el de sus vínculos personales y que, por tal motivo, se vea obligada

a residir alternativamente en lugares distintos situados en dos o más Estados miembros, se considerará residente en el lugar de sus vínculos personales, siempre que regrese a él periódicamente. No será necesario cumplir esta última condición cuando la persona resida en un Estado miembro con el fin de realizar una tarea de duración determinada.

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

4. Las autoridades competentes del Estado miembro expedidor tomarán las medidas adecuadas para cerciorarse de que el solicitante no esté ya en posesión de una tarjeta de conductor válida, y personalizarán la tarjeta de conductor de conformidad con lo dispuesto en el anexo I B.

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

6. No podrá retirarse o suspenderse una tarjeta de conductor válida a menos que las autoridades competentes de un Estado miembro descubran que ha sido falsificada, que el conductor utiliza una tarjeta de la que no es titular o que la tarjeta se ha obtenido con falsas declaraciones o documentos falsificados. En caso de que las citadas medidas de suspensión o retirada hayan sido adoptadas por un Estado miembro distinto del Estado miembro expedidor de la tarjeta, el primero remitirá la tarjeta a las autoridades del segundo, indicando las razones de tal restitución.

7. Únicamente se expedirán tarjetas de conductor a aquellos solicitantes a los que se apliquen las disposiciones del Reglamento (CE) nº 561/2006.

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

Artículo 22
Uso de la tarjeta de conductor

1. La tarjeta de conductor es personal.

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

Artículo 23
Renovación de la tarjeta de conductor

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

2. Si las autoridades del Estado miembro de residencia habitual no son las mismas que expidieron la tarjeta de conductor, y se les solicita la renovación de la misma, comunicarán a las autoridades expedidoras las razones de dicha renovación.

3. En caso de solicitud de renovación de una tarjeta de conductor próxima a caducar, la autoridad facilitará la nueva tarjeta antes de la fecha de caducidad de la antigua, a condición de que la preceptiva solicitud le haya sido presentada respetando los plazos previstos en el apartado 1.

Artículo 24
Tarjetas robadas, extraviadas o defectuosas

1. La autoridad expedidora conservará un registro de las tarjetas extraviadas, robadas o defectuosas durante un plazo igual al menos al período de validez administrativa de las mismas.

2. En caso de deterioro o mal funcionamiento de su tarjeta, el conductor la devolverá a la autoridad competente del Estado miembro en que tenga su residencia habitual. El robo de una tarjeta de conductor deberá ser objeto de la correspondiente denuncia ante las autoridades competentes del Estado en que se haya producido.

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

4. En caso de deterioro, mal funcionamiento, extravío o robo de una tarjeta de conductor, el titular deberá solicitar su sustitución en el plazo de siete días a las autoridades competentes del Estado miembro en que resida habitualmente. Dichas autoridades le facilitarán otra en los cinco días hábiles posteriores a la recepción de la correspondiente solicitud detallada a tal efecto.

5. De producirse las circunstancias previstas en el apartado 4, el conductor podrá seguir conduciendo sin tarjeta durante el plazo máximo de quince días naturales, o 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 su tarjeta durante dicho período.

Artículo 25
Reconocimiento mutuo y canje

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

2. Cuando el titular de una tarjeta de conductor válida expedida por un Estado miembro haya fijado su residencia habitual en otro, podrá solicitar el canje de su tarjeta por una equivalente; corresponderá al Estado miembro que efectúe el canje comprobar si la tarjeta presentada conserva su validez.

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

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

Artículo 26
Intercambio electrónico de datos

1. Para cerciorarse de si un solicitante está o no en posesión de una tarjeta de conductor válida, de conformidad con el artículo 21, apartado 4, 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 y lugar de nacimiento del conductor.

   – Número de permiso de conducción y país de emisión (si procede).

   – Situación de la tarjeta.

2. La Comisión y los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar la interconexión y accesibilidad de los registros electrónicos en toda la Unión.

3. Siempre que expidan, renueven o sustituyan una tarjeta de conductor, los Estados miembros comprobarán mediante intercambio de datos electrónicos que el conductor no posee otra tarjeta válida. Sólo se intercambiarán los datos necesarios para efectuar dicha comprobación.

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

5. La Comisión adoptará actos de ejecución para establecer los procedimientos y especificaciones comunes necesarios para la interconexión prevista en el apartado 2, incluido el formato de intercambio de datos, los procedimientos técnicos de consulta electrónica de los registros electrónicos nacionales, los procedimientos de acceso y los mecanismos de seguridad. Esos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen mencionado en el artículo 40, apartado 3.

Artículo 27
Integración de la tarjeta de conductor en el permiso de conducción

Las tarjetas de conductor se expedirán de conformidad con lo dispuesto en el presente capitulo hasta el 18 de enero de 2018. A partir del 19 de enero de 2018, se integrarán en los permisos de conducción y serán expedidas, renovadas, intercambiadas y sustituidas con arreglo a lo preceptuado en la Directiva 2006/126/CE.

CAPÍTULO VI

Uso del equipo

Artículo 28
Uso correcto del aparato de control

1. La empresa de transporte, el propietario del vehículo y los conductores velarán por el buen funcionamiento y correcta utilización del aparato de control y de la tarjeta de conductor en caso de que el conductor deba utilizar un vehículo equipado con el aparato de control contemplado en el anexo I B.

2. Queda prohibido falsificar, ocultar, eliminar o destruir los datos contenidos en la hoja de registro y los almacenados en el aparato de control o la tarjeta de conductor, así como los documentos impresos procedentes del aparato de control contemplado en el anexo I B. Queda igualmente prohibido manipular el aparato de control, la hoja de registro o la tarjeta de conductor de forma que los registros o los documentos impresos puedan ser falsificados, volverse inaccesibles o quedar destruidos. Se prohíbe llevar a bordo del vehículo dispositivo alguno que permita realizar tales manipulaciones.

3. Los vehículos irán provistos de un solo aparato de control, excepto para los fines de ensayo previstos en el artículo 16.

4. Los Estados miembros prohibirán la fabricación, distribución, publicidad o venta de dispositivos construidos o destinados a la manipulación de aparatos de control.

Artículo 29
Responsabilidad de la empresa

1. La empresa de transporte entregará a los conductores de vehículos provistos de un aparato de control contemplado en el anexo I suficiente número de hojas de registro, teniendo en cuenta el carácter personalizado de dichas hojas, la duración del servicio y la posible necesidad de sustituir hojas deterioradas o retenidas por un inspector autorizado. La empresa de transporte únicamente facilitará a los conductores hojas de registro conformes a un modelo homologado y que puedan utilizarse en el aparato instalado a bordo de su vehículo.

   Si el vehículo está equipado de un aparato de control contemplado en el Anexo I B, la empresa de transporte y el conductor velarán por que, en caso de control y teniendo en cuenta la duración del servicio, pueda efectuarse correctamente la impresión previa orden a que se refiere el Anexo I B.

2. La empresa de transporte conservará las hojas de registro y las copias impresas, cuando estas se hayan realizado de conformidad con el artículo 31, en orden cronológico y forma legible durante un período mínimo de un año tras su utilización, y facilitará copia de las mismas a los conductores interesados que lo soliciten. Las

empresas de transportes también entregarán a los conductores interesados que lo pidan copias de los datos descargados de las tarjetas de conductor, y las versiones impresas de dichas copias. Las hojas de registro, documentos impresos y datos descargados deberán presentarse o entregarse a todo inspector autorizado que los solicite.

3. La empresa de transporte será responsable de la vulneración de las disposiciones del presente Reglamento por parte de sus conductores. Sin perjuicio de su derecho a considerar plenamente responsable a la empresa de transportes, los Estados miembros podrán apreciar elementos de prueba que la descarguen de responsabilidad.

Artículo 30
Uso de las tarjetas de conductor y las hojas de registro

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

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

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

   a) consignarse en la hoja de registro de forma legible y sin manchar la hoja, a mano, automáticamente o por otros medios, si el vehículo está equipado de un aparato de control contemplado en el Anexo I, o

   b) consignarse en la tarjeta de conductor, utilizando el dispositivo de introducción manual previsto en dicho aparato, si el vehículo está equipado de un aparato de control contemplado en el anexo I B.

   A efectos de control, los períodos respecto de los cuales no se haya registrado actividad se considerarán descansos o pausas. Los conductores no estarán obligados a registrar los períodos de descanso diario y semanal cuando se encuentren alejados de sus vehículos.

4. Cuando haya más de un conductor a bordo de un vehículo equipado del aparato de control contemplado en el anexo I B, cada uno de ellos se cerciorará de que su tarjeta de conductor esté introducida en la ranura correcta de dicho aparato.

   Cuando haya más de un conductor a bordo de un vehículo equipado del aparato de control contemplado en el anexo I B, los conductores introducirán en las hojas de registro las modificaciones necesarias, de manera que la información prevista en el anexo I sección II, letras a), b) y c) esté recogida en la hoja del conductor que lleve efectivamente el volante.

5. Los conductores:

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

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

i) con el signo : el tiempo de conducción,

ii) con el signo : «otro trabajo», definido como cualquier actividad que no sea conducir, según el artículo 3, letra a), de la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[25], así como todo trabajo para el mismo o para otro empresario del sector del transporte o de otro sector;

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

iv) con el signo : pausa o descanso

6. Cada conductor deberá indicar en la hoja de registro los siguientes datos:

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

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

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 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

ii) al final del último viaje registrado en la hoja;

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) en su caso, la hora de cambio del vehículo.

7. El conductor introducirá en el aparato de control contemplado en el anexo I B los símbolos de los países en que comience y termine su período de trabajo diario. No obstante, un Estado miembro podrá obligar a los conductores de vehículos que efectúen un transporte en el interior de su territorio a que añadan al símbolo del país

[25] DO L 80 de 23.3.2002, p. 35.

especificaciones geográficas más detalladas, siempre que dichas especificaciones hayan sido notificadas a la Comisión antes del 1 de abril de 1998.

Los conductores no estarán obligados a introducir esta información si el aparato de control registra automáticamente los datos de posición, de conformidad con el artículo 4.

Artículo 31
Tarjetas de conductor y hojas de registro deterioradas

1. En caso de deterioro de una hoja de registro o de la tarjeta del conductor, este conservará la hoja o tarjeta dañadas junto con la hoja de reserva utilizada en su lugar.

2. En caso de deterioro, mal funcionamiento, 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, tarjeta de conductor o número de permiso de conducción), acompañados de su firma, y

      ii) los períodos mencionados en el artículo 30, apartado 5, letra b), incisos ii), iii) y iv);

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

Artículo 32
Registros que ha de llevar consigo el conductor

1. Cuando el conductor lleve un vehículo equipado con el aparato de control contemplado en el anexo I, deberá estar en condiciones de presentar, a requerimiento de un inspector:

   i) las hojas de registro del día en curso y las utilizadas por el conductor en los 28 días anteriores,

   ii) la tarjeta de conductor si posee una, y

   iii) cualquier registro manual o documento impreso realizados durante el día en curso y los 28 días anteriores conforme a lo dispuesto por el presente Reglamento y el Reglamento (CE) nº 561/2006.

2. Cuando el conductor lleve un vehículo equipado del aparato de control contemplado en el anexo I, deberá estar en condiciones de presentar, a requerimiento de un inspector:

i) su tarjeta de conductor,

ii) cualquier registro manual o documento impreso realizados durante el día en curso y los 28 días anteriores conforme a lo dispuesto por el presente Reglamento y el Reglamento (CE) nº 561/2006,

iii) las hojas de registro correspondientes al mismo período a que se refiere el inciso ii), durante el cual haya conducido un vehículo dotado del equipo de control contemplado en el anexo I.

3. Los inspectores de control autorizados podrán comprobar el cumplimiento del Reglamento (CE) nº 561/2006 analizando las hojas de registro, los datos mostrados o impresos registrados por el aparato de control o tarjeta de conductor o, en su defecto, cualquier otro documento que pueda acreditar el incumplimiento de una disposición, como los previstos en el artículo 24, apartado 2, y el artículo 33, apartado 2, del presente Reglamento.

Artículo 33
Procedimientos en caso de mal funcionamiento del equipo

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

Si el regreso a los locales de la empresa 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.

Los Estados miembros podrán prever, en el marco de las disposiciones del artículo 37, la concesión a las autoridades competentes de la facultad de prohibir el uso de un vehículo en caso de que no se repare la avería o el funcionamiento defectuoso en las condiciones contempladas en los párrafos primero y segundo.

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

a) en la hoja u hojas de registro, o

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

CAPÍTULO VII

Protección de datos, aplicación y sanciones

Artículo 34
Protección de datos personales

1. Los Estados miembros garantizarán que el tratamiento de datos personales en el contexto del presente Reglamento se atenga a lo preceptuado en las Directivas 95/46/CE y 2002/58/CE, y se realice bajo la supervisión de la autoridad pública independiente del Estado miembro prevista en el artículo 28 de la Directiva 95/46/CE.

2. En particular, los Estados miembros velarán por que se protejan los datos personales en relación con:

   – el uso de un sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) para el registro de los datos de posición, de conformidad con el artículo 4.

   – la comunicación a distancia con fines del control, de conformidad con el artículo 5,

   – el uso de aparatos de control con una interfaz armonizada, de conformidad con el artículo 6,

   – el intercambio electrónico de información sobre tarjetas de conductor, de conformidad con el artículo 26,

   – la conservación de registros por parte de las empresas de transporte, de conformidad con el artículo 29.

3. El aparato de control contemplado en el anexo I B estará concebido de modo que se garantice la privacidad. Sólo se utilizarán los datos estrictamente necesarios para el tratamiento.

4. Los propietarios de vehículos y las empresas de transportes cumplirán las disposiciones pertinentes en materia de protección de datos personales, según proceda.

Artículo 35
Formación de los controladores

1. Los Estados miembros velarán por que los controladores reciban la adecuada formación para el análisis de los datos registrados y la comprobación de los aparatos de control.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión los requisitos de formación que exigirán a sus controladores no más tarde de [6 meses después de la fecha aplicación del presente Reglamento].

3. La Comisión adoptará decisiones sobre la metodología de la formación inicial y continua de los controladores, incluidas las técnicas de selección de controles y detección de dispositivos de manipulación y fraude. Dichos actos de ejecución se aprobarán con arreglo al procedimiento consultivo previsto en el artículo 40, apartado 2.

Artículo 36
Asistencia mutua

Los Estados miembros se prestarán mutua asistencia para la aplicación del presente Reglamento y la comprobación de que se cumplen sus disposiciones.

En el marco de esta asistencia mutua, las autoridades competentes de los Estados miembros intercambiarán periódicamente toda la información de que dispongan sobre las infracciones del presente Reglamento en que incurran instaladores y talleres y sobre las sanciones aplicadas.

Artículo 37
Sanciones

1. Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones por vulneración de las disposiciones del presente Reglamento y adoptarán cuantas medidas sean necesarias para garantizar que dichas sanciones se apliquen. Las sanciones deberán ser eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias. En el caso de los talleres que hayan infringido lo dispuesto en el presente Reglamento, las sanciones podrán incluir la revocación de la autorización y la retirada de la tarjeta de taller.

2. Ninguna infracción de las disposiciones del presente Reglamento se someterá a más de una sanción o procedimiento.

3. Las sanciones establecidas por un Estado miembro en caso de infracción muy grave, según la definición de la Directiva 2009/5/CE, corresponderán al tipo más alto aplicable en dicho Estado por vulneración de la normativa reguladora del transporte por carretera.

4. Los Estados miembros notificarán a la Comisión dichas medidas y la normativa en materia de sanciones no más tarde de [fecha de aplicación del presente Reglamento], y notificarán a la Comisión cualquier cambio posterior de dichas medidas.

CAPÍTULO VIII

Disposiciones finales

Artículo 38
Adaptación al progreso técnico

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 39 a los efectos de la adaptación al progreso técnico de los anexos I, I B y II.

Artículo 39
Ejercicio de la delegación

1. Los poderes para adoptar actos delegados se confieren a la Comisión con sujeción a las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar actos delegados a que se refieren los artículos 4, 5, 6 y 38 se otorgan por tiempo indefinido a partir de [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].

3. La delegación de poderes mencionada en los artículos 4, 5, 6 y 38 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto al día siguiente de la publicación de la decisión en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No quedará afectada la validez de los actos delegados ya en vigor.

4. La Comisión, tan pronto como adopte un acto delegado, lo notificará al Parlamento Europeo y al Consejo simultáneamente.

5. Un acto delegado adoptado con arreglo a los artículos 4, 5, 6 y 38 entrará en vigor a condición de que ni el Parlamento Europeo ni el Consejo hayan formulado objeciones en un plazo de dos meses a partir de la notificación del acto en cuestión a tales instituciones, o bien si, antes de que expire dicho plazo, ambas instituciones comunican a la Comisión que no tienen intención de oponerse al mismo. Ese plazo se prorrogará [2 meses] a instancia del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 40
Comité

1. La Comisión estará asistida por un comité, con arreglo al Reglamento (UE) nº 182/2011.

2. Cuando se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 4 del Reglamento (UE) nº 182/2011.

Si es necesario pedir un dictamen del comité por procedimiento escrito, dicho procedimiento se dará por concluido sin resultado cuando así lo decida el presidente del comité o lo pida una mayoría simple de miembros del comité dentro del plazo de entrega del dictamen.

3. Cuando se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) nº 182/2011.

Si es necesario pedir un dictamen del comité por procedimiento escrito, dicho procedimiento se dará por concluido sin resultado cuando así lo decida el presidente del comité o lo pida una mayoría simple de miembros del comité dentro del plazo de entrega del dictamen.

Artículo 41
Foro del Tacógrafo

1. Se creará un Foro del Tacógrafo para contribuir al diálogo sobre cuestiones técnicas relativas a los aparatos de control entre los expertos de los Estados miembros y de terceros países que utilicen los mismos dispositivos en virtud del Acuerdo Europeo sobre trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR).

2. Los Estados miembros enviarán un experto al Foro del Tacógrafo.

3. El Foro del Tacógrafo estará abierto a la participación de expertos procedentes de las Partes Contratantes en el AETR no pertenecientes a la UE.

4. Se invitará al Foro del Tacógrafo a interesados, representantes de fabricantes de vehículos, fabricantes de tacógrafos e interlocutores sociales.

5. El Foro del Tacógrafo aprobará su reglamento interno.

6. El Foro del Tacógrafo se reunirá al menos una vez al año.

Artículo 42
Comunicación de medidas nacionales

Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones legales, reglamentarias o administrativas que adopten en el ámbito regulado por el presente Reglamento en los 30 días siguientes a su fecha de adopción y, por primera vez [12 meses después del entrada en vigor del presente Reglamento].

»

2) El anexo I del Reglamento (CEE) n° 3821/85 se modifica como sigue:

(a) En el capítulo I, Definiciones, se suprime la letra b).

(b) En el capítulo III letra c), en el punto 4.1, la referencia a «las letras b), c) y d) del apartado 3 del artículo 15 del Reglamento» se sustituye por «el segundo guión de la letra b) y las letras b), c) y d) del apartado 5 del artículo 30 del Reglamento».

(c) En el capítulo III letra c), punto 4.2, la referencia al «artículo 15 del Reglamento» se sustituye por «artículo 30 del Reglamento».

(d) En el capítulo IV letra a), punto 1, párrafo tercero, la referencia al «apartado 5 del artículo 15 del Reglamento» se sustituye por «el apartado 6 del artículo 30 del Reglamento».

3) El anexo I B del Reglamento (CEE) nº 3821/85 se modifica como sigue:

(e) En el capítulo I Definiciones, se suprimen las letras l), o), t), y), ee), kk), oo) y qq).

(f) El capítulo VI se modifica como sigue:

(1) En el primer párrafo, la referencia al «apartado 5 del artículo 12 del Reglamento (CEE) n° 3821/85, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 2135/98» se sustituye por «el apartado 5 del artículo 24 del Reglamento (CEE) nº 3821/85».

(2) Se suprime la sección 1 «Aprobación de instaladores o centros de ensayo»

(g) En el capítulo VIII, punto 271, la referencia al «artículo 5 del presente Reglamento» se sustituye por una referencia al «artículo 8 del presente Reglamento».

Artículo 2

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

La distancia de «50 km» mencionada en el artículo 13, apartado 1, letras d), f) y p) se sustituye por «100 km».

Artículo 3

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

Será aplicable a partir del [un año después de su entrada en vigor].

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

Hecho en

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente*