



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Documento de sesión

A7-0195/2012

6.6.2012

*****I**

INFORME

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican el Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, y el Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo (COM(2011)/0451 – C7-0205/2011 – 2011/0196(COD))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Silvia-Adriana Țicău

Explicación de los signos utilizados

- * Procedimiento de consulta
- *** Procedimiento de aprobación
- ***I Procedimiento legislativo ordinario (primera lectura)
- ***II Procedimiento legislativo ordinario (segunda lectura)
- ***III Procedimiento legislativo ordinario (tercera lectura)

(El procedimiento indicado se basa en el fundamento jurídico propuesto en el proyecto de acto.)

Enmiendas a un proyecto de acto

En las enmiendas del Parlamento las modificaciones introducidas en el proyecto de acto se señalan en ***cursiva negrita***. La utilización de la *cursiva fina* constituye una indicación para los servicios técnicos referente a elementos del proyecto de acto para los que se propone una corrección con miras a la elaboración del texto final (por ejemplo, elementos claramente erróneos u omitidos en alguna versión lingüística). Estas propuestas de corrección están supeditadas al acuerdo de los servicios técnicos interesados.

En las cabeceras de las enmiendas relativas a un acto existente que se quiere modificar con el proyecto de acto, figuran una tercera y cuarta líneas en las que se indican, respectivamente, el acto existente y la disposición en cuestión. Las partes retomadas de una disposición de un acto existente que el Parlamento desee modificar pero que no se hayan modificado en el proyecto de acto se señalarán en **negrita**. Las supresiones que se refieran a dichos pasajes se indicarán de la siguiente manera: [...].

ÍNDICE

	Página
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	80
PROCEDIMIENTO	85

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican el Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, y el Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo
(COM(2011)/0451 – C7-0205/2011 – 2011/0196(COD))

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2011)/0451),
 - Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C7-0205/2011),
 - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
 - Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo, de 7 de diciembre de 2011¹,
 - Previa consulta al Comité de las Regiones,
 - Visto el artículo 55 de su Reglamento,
 - Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A7-0195/2012),
1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación;
 2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo, si se propone modificar sustancialmente su propuesta o sustituirla por otro texto;
 3. Encarga a su Presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

Enmienda 1

Proyecto de Resolución legislativa
Visto 4 bis (nuevo)

¹ DO C ... / Pendiente de publicación en el Diario Oficial.

- Vista la opinión del Supervisor Europeo de Protección de Datos de 5 de octubre de 2011,

¹ Pendiente de publicación en el Diario Oficial.

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento Considerando 4

Texto de la Comisión

(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.

Enmienda

(4) Para garantizar la coherencia entre las diversas exenciones que figuran en el artículo 13 del Reglamento (CE) nº 561/2006, reducir la carga administrativa que soportan las empresas de transporte, ***para reducir la carga burocrática y garantizar un desarrollo más orientado a la práctica del aparato de control*** 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.

Justificación

Con esta modificación, quedarán aun más claros los objetivos de esta revisión del Reglamento relativo al aparato de control. A este respecto, es de especial importancia, que el desarrollo del aparato de control tenga en cuenta la práctica.

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento Considerando 16

Texto de la Comisión

(16) Para garantizar la competencia leal en el mercado interior del transporte por

Enmienda

(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), sin perjuicio del principio de subsidiariedad.

carretera y enviar un claro mensaje a los conductores y empresas de transporte, se debe **armonizar y hacer vinculante la definición de infracción «muy grave» contra el presente Reglamento y 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), sin perjuicio del principio de subsidiariedad. **Asimismo hay que tomar medidas para garantizar que las sanciones impuestas por cualquier infracción sean siempre «eficaces, disuasorias y proporcionadas». En particular, se deberían tomar medidas específicas para eliminar la práctica de imponer multas excesivamente elevadas por infracciones menores.**

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento Considerando 16 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(16 bis) Las diferencias en las normativas para el cálculo del tiempo diario de conducción pueden llevar a una aplicación no uniforme del Reglamento (CE) nº 561/2006 y crear incertidumbre jurídica para los conductores y las empresas de transporte en el tráfico transfronterizo. En aras de una aplicación clara, efectiva, proporcionada y uniforme de la legislación social del transporte por carretera, es esencial que las autoridades de gestión de los Estados miembros apliquen las normas de manera

uniforme.

Justificación

Con la decisión de ejecución de 7.6.2011 (C(2011)3759) la Comisión ha advertido sobre la problemática de las diferentes interpretaciones a los cálculos del período de conducción diario y ha formulado una recomendación. Solo una implementación uniforme del Reglamento en materia de períodos de conducción diarios y descanso y las normas relativas al aparato de control en los Estados miembros beneficia la seguridad vial y el mercado europeo interno.

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento Considerando 17

Texto de la Comisión

(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.

Enmienda

(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 *del tacógrafo digital* ha adquirido carácter obligatorio para los vehículos matriculados en terceros países vecinos. Dichos países deben poder participar en el diálogo sobre cuestiones técnicas *y en la creación de un sistema electrónico único para el intercambio de información con las tarjetas de los conductores* 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.

(Esta modificación («tacógrafo digital» en lugar de «aparatos de control mencionados en el anexo I B») se aplica a la totalidad del texto legislativo objeto de examen; si se aprueba, hará necesarios cambios correspondientes en todo el texto).

Justificación

Si una persona de un tercer país solicita la tarjeta de conductor es necesario comprobar que la persona en cuestión no haya recibido ya una tarjeta digital. Por tanto hay que resolver el tema del intercambio de información electrónica con los Estados miembros AETR con respecto a las tarjetas de conductor mediante la creación de un sistema único. En la actualidad, cuando una persona de un tercer país envía una tarjeta de tacógrafo digital solo se puede solicitar información a través de contactos bilaterales con el país en cuestión y este procedimiento consume muchísimo tiempo y recursos.

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento Considerando 21 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(21 bis) El transporte de personas y mercancías se lleva a cabo en modalidades y condiciones muy diferentes. Por lo tanto, tan pronto como sea posible, pero a más tardar a finales de 2013, se deberá presentar una revisión del uso obligatorio del tacógrafo, así como de las normas en materia de horas de conducción y períodos de descanso para el transporte por autobús.

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento Considerando 21 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(21 ter) Las normas y las especificaciones deben elaborarse como normas abiertas que permitan la incorporación de otras funcionalidades, como registradores de datos sobre accidentes («cajas negras») y llamadas de emergencia desde el vehículo («e-call») al número 112, después de la inspección de la Comisión, a un mismo y único aparato.

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto -1 (nuevo)

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Título

Texto de la Comisión

Enmienda

(-1) El título se sustituye por el texto siguiente:

«Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican el Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985 relativo a los tacógrafos en los transportes por carretera, y el Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo.»

(Esta modificación se aplica a la totalidad del texto legislativo objeto de examen; si se aprueba, hará necesarios cambios correspondientes en todo el texto).

Justificación

El propósito de esta enmienda es introducir un cambio terminológico en el Reglamento empleando el término que guarda coherencia con los actos ya en vigor en el mismo ámbito, que hablan de «tacógrafo», y con el uso corriente en el lenguaje habitual y en el técnico.

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Capítulo I – título

Texto de la Comisión

Enmienda

Principios y ámbito de aplicación

Principios, ámbito de aplicación y ***requisitos***

Justificación

La ponente considera muy importante insertar en el texto del Reglamento los principios y requisitos esenciales que deben cumplir los tacógrafos. En la actualidad, muchos de ellos solo figuran en los anexos, que no se han incluido en la propuesta para su examen. Los anexos deben contener únicamente información más detallada en relación con tales

principios y requisitos básicos, que deben figurar en el texto del Reglamento para que el Parlamento pueda examinarlos durante el procedimiento de codecisión.

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 1 – título

Texto de la Comisión

Enmienda

Objeto y *principio*

Objeto y *principios*

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 1 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

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) n° 561/2006, la Directiva 2002/15/CE y la Directiva 92/6/CEE.

1. El presente Reglamento establece *las obligaciones* y los requisitos *relacionados con* la fabricación, instalación, uso, *ensayo* y *control* de los *tacógrafos* empleados en el transporte por carretera a fin de comprobar la observancia de las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006, la Directiva 2002/15/CE y la Directiva 92/6/CEE.

Justificación

Este Reglamento no solo establece requisitos, sino también obligaciones para todos cuantos intervienen en el sistema de tacógrafos: las empresas de transporte, los conductores, los talleres, los fabricantes, las autoridades de control, etc. El control del tacógrafo efectuado por las autoridades competentes debe incluirse en el Reglamento, ya que es un importante capítulo de esta propuesta legislativa.

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 1 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis. El presente Reglamento establece las condiciones y requisitos con arreglo a los cuales la información y los datos registrados, tratados o almacenados por el tacógrafo al que hace referencia el artículo 2 pueden usarse con fines distintos del control del respeto de la legislación al que hace referencia el apartado 1.

Justificación

El uso del tacógrafo incluye el tratamiento de datos personales relativos a los conductores profesionales. Con arreglo a los principios que rigen el marco jurídico de la protección de los datos de carácter personal, la información debe utilizarse para la finalidad declarada y para ninguna otra. Teniendo en cuenta que esta propuesta permite que los datos tratados por el tacógrafo sean utilizados por aplicaciones de STI con fines distintos de la vigilancia del respeto de la legislación social, esta disposición es necesaria.

Enmienda 13

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 2 – apartado 2 – letra a

Texto de la Comisión

Enmienda

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**.

a) «**tacógrafo**»: el **aparato** destinado a ser instalado en vehículos de carretera para visualizar, registrar, imprimir, almacenar y enviar automática o semiautomáticamente datos acerca de la marcha de dichos vehículos **en relación con los diferentes períodos de tiempo que forman parte del período de trabajo diario del conductor, y de los datos a los que hace referencia el artículo 30 del presente Reglamento**.

Justificación

El tacógrafo no solo registra «determinados períodos de trabajo de los conductores», sino todos los períodos de actividad relacionados con la condición de conductor, tal como se establece en el artículo 30, apartado 5 de la propuesta. También registra datos relacionados con los conductores.

Enmienda 14

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 2 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

b) «unidad instalada en el vehículo»: el **tacógrafo**, con exclusión del sensor de movimiento y los cables que conectan este último. Puede tratarse de una sola unidad o de varias repartidas por el vehículo, a condición de que cumplan los requisitos de seguridad del presente Reglamento. **La unidad intravehicular incluye una unidad de proceso, una memoria de datos, un reloj en tiempo real, dos dispositivos de interfaz para tarjeta inteligente (conductor y segundo conductor), una impresora, una pantalla, un avisador luminoso, un conector de calibrado/transferencia y accesorios para la introducción de datos por el usuario.**

Justificación

Estos son elementos del vehículo de conformidad con el anexo IB. Su inclusión en el texto del Reglamento lo hace más claro y comprensible.

Enmienda 15

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 2 – apartado 2 – letra d

Texto de la Comisión

d) «tarjeta de tacógrafo»: una tarjeta

Enmienda

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;

inteligente utilizada con el *tacógrafo* que permite la identificación por dicho *tacógrafo* de la función de quien la posee y *de sus derechos de acceso a los datos*, así como la transferencia y almacenamiento de datos;

Enmienda 16

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 2 – apartado 2 – letra e

Texto de la Comisión

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

Enmienda

e) «hoja de registro»: la concebida para recibir y conservar datos registrados que se coloca en el *tacógrafo analógico* y en la cual los dispositivos marcadores de dicho aparato inscriben ininterrumpidamente los datos que procede consignar;

(Esta modificación se aplica a la totalidad del texto legislativo objeto de examen; si se aprueba, hará necesarios cambios correspondientes en todo el texto).

Justificación

Las referencias al «aparato de control contemplado en el anexo I» deben entenderse como referencias al «tacógrafo analógico». Con esta enmienda se propone que se emplee el término «tacógrafo» en lugar de «aparato de control» para que el texto guarde coherencia con otros actos ya en vigor en el mismo ámbito, que hablan de «tacógrafo», y con el uso corriente en el lenguaje habitual y en el técnico.

Enmienda 17

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 2 – apartado 2 – letra f bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

f bis) «tacógrafo analógico»: tacógrafo

que emplea una hoja de registro de conformidad con el presente Reglamento;

Enmienda 18

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 2 – apartado 2 – letra f ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

f ter) «tacógrafo digital»: tacógrafo que emplea una tarjeta de tacógrafo de conformidad con el presente Reglamento;

Enmienda 19

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 2 – apartado 2 – letra g

Texto de la Comisión

Enmienda

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;

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 también al controlador, y permite acceder a la información almacenada en la memoria de datos, en las tarjetas de conductor y **en la tarjeta de taller** con fines de lectura, impresión y/o descarga;

Justificación

Para que mejore el control del respeto de la normativa, los controladores deben tener acceso a los datos registrados y almacenados por las empresas y talleres.

Enmienda 20

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 2 – apartado 2 – letra i

Texto de la Comisión

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**;

Enmienda

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

Enmienda 21

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) nº 3821/85

Artículo 2 – apartado 2 – letra j

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

j) «período de trabajo diario»: el que **empieza en el momento en que el conductor activa el tacógrafo tras un período de descanso semanal o diario, o, en caso de que el período de descanso esté dividido en períodos separados, tras un período de descanso de al menos nueve horas de duración. 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.**

Justificación

La enmienda concuerda con la definición de período de trabajo diario utilizada en el Reglamento 3821/85 y establecida por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en el asunto C-394/92.

Enmienda 22

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 2 – apartado 2 – letra j bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

j bis) «activación»: la fase en que el aparato de control pasa a ser totalmente operativo y realiza todas sus funciones, incluidas las de seguridad; para calibrar un tacógrafo se precisa una tarjeta de taller;

Justificación

Las definiciones de los principales procesos o actividades relacionadas con la construcción, la instalación, el uso, los ensayos y los controles de tacógrafos, que forman parte del objeto de este Reglamento, deben definirse en el texto del propio Reglamento y no en los anexos, con el fin de hacer más claras e inteligibles las disposiciones establecidas. Los anexos a los Reglamentos relacionados con el tacógrafo, que ocupan más de 200 páginas, deberían incluir únicamente los requisitos de detalle necesarios.

Enmienda 23

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 2 – apartado 2 – letra j ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

j ter) «autenticación»: una función con la que se establece y verifica una identidad;

Enmienda 24

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 2 – apartado 2 – letra j quater (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

j quater) «autenticidad»: la propiedad de que una información proceda de alguien cuya identidad pueda verificarse;

Enmienda 25

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 2 – apartado 2 – letra j quinquies (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

j quinquies) «calibrado»: la actualización o confirmación de los parámetros del vehículo que han de guardarse en la memoria de datos. Los parámetros del vehículo incluyen la identificación y las características del mismo; para calibrar un tacógrafo se precisa una tarjeta de taller;

Enmienda 26

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 2 – apartado 2 – letra j sexies (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

j sexies) «transferencia»: la copia, junto con la firma digital, de una parte o de la totalidad de un conjunto de ficheros de datos almacenados en la memoria del vehículo o en la memoria de la tarjeta de tacógrafo, que son necesarios para determinar el cumplimiento de las disposiciones del Reglamento (CE) n° 561/2006;

Enmienda 27

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 2 – apartado 2 – letra j septies (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

j septies) «incidente»: operación detectada por el tacógrafo que puede deberse a un intento de fraude;

Enmienda 28

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 2 – apartado 2 – letra j octies (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

j octies) «fallo»: operación anormal detectada por el tacógrafo y que puede deberse a una deficiencia o a un mal funcionamiento de los aparatos;

Enmienda 29

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 2 – apartado 2 – letra j nonies (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

j nonies) «instalación»: montaje del tacógrafo en un vehículo;

Enmienda 30

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 2 – apartado 2 – letra j decies (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

j decies) «tarjeta no válida»: una tarjeta que está defectuosa, no ha superado la autenticación inicial, no ha alcanzado todavía la fecha de comienzo de validez, o ha sobrepasado la fecha de caducidad;

Enmienda 31

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 2 – apartado 2 – letra j undecies (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

j undecies) «control periódico»: conjunto de operaciones con las que se comprueba que el tacógrafo funciona correctamente y que sus valores de ajuste corresponden a los parámetros del vehículo;

Enmienda 32

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 2 – apartado 2 – letra j duodecies (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

j duodecies) «impresora»: componente del tacógrafo que proporciona impresiones de los datos almacenados;

Enmienda 33

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 2 – apartado 2 – letra j terdecies (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

j terdecies) «reparación»: cualquier reparación de un sensor de movimiento o de una unidad instalada en el vehículo que requiera desconexión de su suministro de energía o desconexión de los componentes de otro tacógrafo o su apertura;

Enmienda 34

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 2 – apartado 2 – letra j quaterdecies (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

j quaterdecies) «homologación»: proceso de certificación, por parte de un Estado miembro, de que el tacógrafo (o componente), el software o la tarjeta de tacógrafo objeto de investigación cumple los requisitos del presente Reglamento;

Enmienda 35

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 2 – apartado 2 – letra j quincecies (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

j quincecies) «identificación del vehículo»: los números de identificación del vehículo: número de matrícula del vehículo (VRN) con indicación del Estado miembro de matriculación y número de identificación del vehículo (NIV);

Enmienda 36

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) nº 3821/85

Artículo 2 – apartado 2 – letra j sexdecies (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

j sexdecies) «interoperabilidad»: la capacidad de los sistemas y de los procesos empresariales subyacentes para intercambiar datos y compartir información y conocimientos;

Enmienda 37

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) nº 3821/85

Artículo 2 – apartado 2 – letra j septdecies (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

j septdecies) «interfaz»: dispositivo entre sistemas que facilita los medios de comunicación a través de los cuales pueden conectarse y actuar entre sí;

Enmienda 38

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) nº 3821/85

Artículo 3 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis) A más tardar en 2020, todos los vehículos no exentos de la aplicación del presente Reglamento de conformidad con los apartados 2 y 3 deberán estar equipados con un tacógrafo inteligente en el sentido del presente Reglamento.

Justificación

Aproximadamente un 44 % de los vehículos que realizan transportes internacionales, no están provistos aún de un tacógrafo analógico.

Enmienda 39

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 3 bis

Requisitos esenciales

1. Los tacógrafos, las tarjetas de tacógrafo y las hojas de registro estarán sujetos a estrictos requisitos técnicos, funcionales y de otro tipo para garantizar que cumplen los requisitos esenciales establecidos en el apartado 2 y que alcanzan los objetivos del presente Reglamento.

2. Para permitir un control eficiente del cumplimiento de la legislación social aplicable, el tacógrafo debe cumplir los siguientes requisitos esenciales. A tal efecto deberá:

a) registrar datos exactos y fiables relacionados con la actividad del conductor y con el vehículo;

b) ser seguro, con el fin de garantizar la integridad y el origen de la fuente de los datos registrados por las unidades instaladas en el vehículo, los sensores de movimiento y las tarjetas de tacógrafo;

c) ser interoperable;

d) ser de fácil utilización.

3. Los tacógrafos deberán estar diseñados y utilizarse de forma que la privacidad y la protección de datos personales estén garantizadas.

4. Los tacógrafos deberán colocarse en el

vehículo de forma que se puedan alcanzar y leer desde la posición normal de asiento del conductor y que este pueda acceder a las funciones necesarias y accionarlas desde su asiento mientras conduce, sin distraer la atención del conductor de la carretera.

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

6. La transferencia no podrá modificar ni borrar los datos. La transferencia del fichero completo de datos sobre la velocidad del vehículo puede no ser necesaria para garantizar el cumplimiento del Reglamento (CE) nº 561/2006, aunque sí podrá realizarse y utilizarse para otros fines, tales como la investigación de accidentes.

Justificación

La ponente considera muy importante insertar en el texto del Reglamento los principios y requisitos esenciales que deben cumplir los tacógrafos. En la actualidad, muchos de ellos solo figuran en los anexos, que no se han incluido en la propuesta para su examen. Los anexos deben contener únicamente información más detallada en relación con tales principios y requisitos básicos, que deben figurar en el texto del Reglamento para que el Parlamento pueda examinarlos durante el procedimiento de codecisión.

Enmienda 40

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) nº 3821/85

Artículo 3 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 3 ter

Funciones del tacógrafo

Mediante el tacógrafo se garantizan las siguientes funciones:

1) control de la inserción y extracción de las tarjetas,

- 2) *medición de la velocidad y del trayecto,*
- 3) *medición de la hora,*
- 4) *supervisión de las actividades del conductor,*
- 5) *supervisión del régimen de conducción,*
- 6) *entradas manuales de los conductores,*
- 7) *entrada de los lugares donde comienzan o terminan los períodos de trabajo diarios,*
- 8) *entrada manual de las actividades del conductor,*
- 9) *entrada de condiciones específicas,*
- 10) *gestión de los bloqueos introducidos por la empresa,*
- 11) *supervisión de las actividades de control,*
- 12) *detección de incidentes y/o fallos,*
- 13) *autodiagnóstico y comprobaciones automáticas,*
- 14) *lectura de los datos almacenados en la memoria,*
- 15) *registro y almacenamiento de datos en las tarjetas del tacógrafo,*
- 16) *lectura de las tarjetas de tacógrafo,*
- 17) *registro y almacenamiento de datos en las tarjetas de tacógrafo,*
- 18) *visualización,*
- 19) *impresión,*
- 20) *advertencias,*
- 21) *transferencia de datos a medios externos,*
- 22) *envío de datos a dispositivos externos adicionales,*
- 23) *calibrado,*
- 24) *ajuste de la hora,*
- 25) *visualización del tiempo restante de conducción,*

26) visualización del período de descanso intercalado.

Justificación

Las funciones del tacógrafo deben ser establecidas por el propio Reglamento. Figuran actualmente en los anexos, que no se han presentado con la propuesta para su examen.

Enmienda 41

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 3 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 3 quater

Datos que deberán registrarse

1. El tacógrafo digital registrará los siguientes datos:

a) distancia recorrida y velocidad del vehículo;

b) medida del tiempo;

c) posición de inicio y finalización del período de trabajo diario del conductor y de cada operación de transporte;

d) identidad del conductor;

e) actividad del conductor;

f) datos del calibrado, incluida la identidad del taller

g) incidentes y fallos.

2. El tacógrafo analógico registrará al menos los datos indicados en el apartado 3, letras a), b) y e).

3. El acceso a los datos almacenados en el tacógrafo podrá concederse en cualquier momento a:

a) las autoridades de control competentes con vistas a los controles, y

b) la empresa de transportes de que se

trate, de manera que pueda cumplir con sus obligaciones jurídicas, establecidas en particular en los artículos 28 y 29.

El acceso a los datos que contienen datos personales sólo se concederá tras haberse concedido la autorización adecuada de conformidad con la legislación en materia de protección de datos.

Enmienda 42

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 3 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 3 quinquies

Pantalla

1. El tacógrafo deberá ser capaz de mostrar en pantalla:

a) los datos por defecto,

b) los datos relacionados con advertencias,

c) los datos relacionados con el acceso a los menús,

d) otros datos que solicite el usuario de conformidad con el artículo 3 quater, apartado 1,

e) información relativa al conductor:

- si su actividad actual es CONDUCCIÓN, el tiempo actual de conducción continua y el tiempo actual de descanso acumulado hasta ese momento, o

- si su actividad actual NO es CONDUCCIÓN, la duración actual de su actividad (desde que la haya seleccionado) y el tiempo actual de descanso acumulado hasta ese momento.

2. El tacógrafo también podrá mostrar en

pantalla otras informaciones, siempre que puedan distinguirse claramente de las arriba exigidas.

3. Cuando no sea necesario mostrar otra información, el tacógrafo deberá presentar en pantalla, por defecto, los datos siguientes:

- la hora,*
- el modo de funcionamiento,*
- la actividad actual del conductor y la del segundo conductor.*

La presentación en pantalla de los datos relativos a cada conductor será clara, sencilla e inequívoca. Si no fuera posible mostrar en pantalla simultáneamente la información relativa al conductor y la relativa al segundo conductor, el tacógrafo deberá mostrar por defecto la información relativa al conductor y ofrecerá al usuario la posibilidad de visualizar la información relativa al segundo conductor.

4. El tacógrafo mostrará información de advertencia de conformidad con el artículo 3 quinquies. También se podrá añadir una descripción literal de la advertencia en el idioma que prefiera el conductor.

Justificación

Con el fin de evaluar la fácil utilización del tacógrafo y su papel como herramienta para ayudar a los conductores a respetar la legislación, los elementos básicos que han de mostrarse deben incluirse entre los requisitos del tacógrafo previstos en este capítulo.

Enmienda 43

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) nº 3821/85

Artículo 3 sexies (nuevo)

Artículo 3 sexies

Advertencias

1. El tacógrafo deberá avisar al conductor cuando detecte algún incidente y/o fallo. El tacógrafo deberá avisar al conductor 15 minutos antes y en el preciso instante en que se exceda el límite de tiempo de conducción continua permitido.

2. Las señales de advertencia serán visuales. Las señales de advertencia visuales deberán ser perfectamente reconocibles para el usuario, se mostrarán dentro del campo de visión del conductor y podrán leerse claramente tanto de día como de noche. También podrán instalarse señales de advertencia de tipo acústico además de las visuales.

3. Las señales de advertencia tendrán una duración de al menos 30 segundos, a menos que el usuario las confirme pulsando una tecla cualquiera del tacógrafo.

4. El motivo de la advertencia se indicará en la pantalla del tacógrafo y permanecerá visible hasta que lo confirme el usuario mediante una tecla o un comando específico del tacógrafo. También podrán instalarse otras señales de advertencia, siempre que el conductor no las confunda con las que se han definido anteriormente.

Justificación

Teniendo en cuenta la utilidad de las señales para los conductores, las funcionalidades esenciales de las señales deben incluirse en el texto del Reglamento para ser examinadas en el proceso de codecisión. Actualmente figuran en el Anexo IB.

Enmienda 44

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 3 septies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 3 septies

Protección de datos y privacidad

1. El tratamiento de datos personales en el contexto del presente Reglamento se realizará de conformidad con las Directivas 95/46/CE y 2002/58/CE y bajo la supervisión de la autoridad pública independiente del Estado miembro prevista en el artículo 28 de la Directiva 95/46/CE.

2. Sólo se utilizarán los datos estrictamente necesarios para el tratamiento.

3. Las especificaciones referidas en el presente Reglamento garantizarán la confidencialidad de los datos personales registrados, tratados y almacenados por el tacógrafo, así como la integridad de los datos, y evitará el fraude y la manipulación ilegal de dichos datos.

Deberán adoptarse medidas de seguridad adecuadas para garantizar que los datos personales están protegidos, en particular 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 tacógrafos 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 transportes, de conformidad con el artículo 29.

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

5. Con el fin de promover buenas prácticas de protección de datos, el Supervisor Europeo de Protección de Datos y el Grupo de Trabajo del Artículo 29 de las Autoridades de Protección de Datos formarán parte del Foro del Tacógrafo previsto en el artículo 41 del presente Reglamento.

6. Todo intercambio de datos transfronterizo con autoridades de terceros países en el contexto de la aplicación del presente Reglamento exigirá la existencia de salvaguardias adecuadas de protección de datos para asegurar que se garantiza un nivel adecuado de protección, de conformidad con los artículos 25 y 26 de la Directiva 95/46/CE.

Justificación

A reinforced dedicated provision relating to data protection should be included in Chapter I giving the impact that the use of tachographs may have in this field. The proposal lacks clarity and certainty on the modalities of the processing of data, including personal data relating to professional drivers, which are left to a later update of Annex IB of the Regulation. It is important also to include a dedicated paragraph on the level of security to be achieved at all stages of development and use of the tachograph, especially during its use. The Communication from the Commission indicates that a number of third countries apply the principles of the tachograph regulation. In the Proposal there is no indication of any international exchange of tachograph data. This amendment tends to clarify this point.

Enmienda 45

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) nº 3821/85

Artículo 3 octies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 3 octies

Especificaciones

1. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 39 para adoptar las especificaciones necesarias para modificar y suplementar los anexos al presente Reglamento con el fin de asegurar que el tacógrafo, las tarjetas de tacógrafo y los programas informáticos utilizados por los controladores para el análisis y la interpretación de los datos almacenados en el tacógrafo cumplen los principios y requisitos establecidos en el presente Reglamento, en particular en los capítulos I y II.

2. La Comisión adoptará las especificaciones detalladas referidas en el apartado 1 dos años después de*

3. Cuando proceda, y dependiendo el ámbito cubierto por la especificación, esta incluirá uno o varios de los siguientes tipos de disposiciones:

a) disposiciones funcionales que describan las funciones de los diversos usuarios y el flujo de información entre ellos;

b) disposiciones técnicas que proporcionen los medios técnicos para cumplir las disposiciones y requisitos funcionales establecidos en el presente Reglamento;

c) disposiciones organizativas que describan las obligaciones de procedimiento de los diversos participantes;

d) disposiciones de servicio que describan los diversos niveles de servicios y su contenido.

4. Cuando proceda, las especificaciones deberán basarse en normas y garantizarán la interoperabilidad y compatibilidad entre las diversas versiones y generaciones de las unidades instaladas en el vehículo, las tarjetas de tacógrafo y los equipos de las autoridades de control.

5. En relación con la ejecución de las funciones del tacógrafo inteligente a que hace referencia el capítulo II, las especificaciones deberán incluir los requisitos necesarios para garantizar la exactitud y la fiabilidad de los datos proporcionados por el uso de dispositivos externos conectados al tacógrafo.

6. Todos los datos que puedan transmitirse o recopilarse con el tacógrafo, ya sea de forma inalámbrica o electrónica, ya formen parte integrante de un requisito jurídico o no, deberán transmitirse en forma de protocolos a disposición del público.

7. La Comisión llevará a cabo una evaluación del impacto que incluya un análisis de costes y beneficios antes de adoptar las especificaciones referidas en el capítulo II.

** DO: insértese la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.*

Justificación

Los principales requisitos del sistema de tacógrafos deben definirse en el texto del propio Reglamento y no en los anexos, que deben contener únicamente requisitos más detallados. Su inclusión en el texto del Reglamento ofrece al Parlamento la oportunidad de examinarlos durante el procedimiento de codecisión. El plazo para las especificaciones es la fecha indicada por la Comisión en su Comunicación que acompaña a la propuesta. La evaluación de impacto llevada a cabo por la Comisión carece de información precisa sobre los costes de las nuevas tecnologías. Por consiguiente, se recomienda que se lleve a cabo un análisis coste-beneficio antes de la adopción de las especificaciones.

Enmienda 46

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 4 – apartado 1

Texto de la Comisión

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).

Enmienda

Con el fin de facilitar la verificación del cumplimiento de la legislación correspondiente, se registrará automáticamente la posición del lugar en el que se inicie y concluya el período de trabajo diario y de cada operación de transporte. A tal fin, los vehículos puestos en circulación por vez primera **24** meses después de la entrada en vigor **de las especificaciones referidas en el presente artículo y en el artículo 3 octies** estarán equipados de un **tacógrafo** conectado a un sistema mundial de navegación por satélite (GNSS).

Justificación

Debe mencionarse explícitamente en el artículo el objetivo de registrar los datos de posición. El registro debe hacerse automáticamente para evitar cualquier acción extraordinaria específica por parte del conductor. Según la Comunicación de la Comisión que acompaña a la propuesta, las especificaciones estarán listas antes del 31 de diciembre de 2014. Tras la publicación de las especificaciones técnicas, la industria necesitará al menos dos años para comercializar el producto. Por lo tanto, la comercialización de un nuevo tacógrafo «inteligente» podría tener lugar a partir del 1 de enero de 2017.

Enmienda 47

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 4 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis. Por lo que respecta a la conexión del tacógrafo a un GNSS, tal como se indica en el apartado 1, solo se emplearán aquellas conexiones a sistemas de

navegación por satélite que exploten un servicio gratuito.

En el tacógrafo no se podrán registrar datos de posición distintos a aquellos datos expresados - en lo posible - en coordenadas geográficas para determinar la posición al comienzo y al término de la jornada laboral diaria, de conformidad con el apartado 1.

Justificación

Sólo el uso de un servicio gratuito debe hacerse obligatorio con el fin de evitar un incremento de los costes del tacógrafo inteligente.

Enmienda 48

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 4 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. 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.

Enmienda

2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 39 sobre el desarrollo de las especificaciones detalladas necesarias para permitir el tratamiento de los datos de posición recibidos del GNSS por el tacógrafo, tal como se establece en el presente artículo..

En particular, las especificaciones deberán cumplir las condiciones siguientes:

- deberán basarse en el uso de un servicio GNSS gratuito;

- sólo se registrarán automática y obligatoriamente los datos de posición estrictamente necesarios para que las autoridades competentes comprueben la información registrada por el tacógrafo;

- antes de la adopción de los actos delegados referidos en el presente artículo, se realizará una evaluación del

impacto de la protección de datos y se pondrá a disposición del público;

- el uso de señales autenticadas no será obligatorio mientras no se puedan obtener de forma gratuita.

Las especificaciones establecerán el tipo de incidentes que pueden dar lugar a un registro automático de posición y la situación respecto a la cual un registro manual debe seguir siendo posible. Las especificaciones deberán precisar las diferentes condiciones y los requisitos necesarios según el receptor del GNSS de sea externo o esté incorporado en el tacógrafo y, en el primer caso, la manera de relacionar el GNSS con otros datos relativos al movimiento del vehículo.

Justificación

El marco básico de la utilización de esta nueva tecnología debe ser establecido mediante el procedimiento de codecisión y no sólo por la Comisión mediante actos delegados.

Enmienda 49

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 4 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. Cualquier otro uso de los datos de posición registrados por el tacógrafo debe ser voluntario para las empresas de transportes y debe respetar el marco jurídico de protección de datos en la Unión.

Enmienda 50

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 5 – título

Texto de la Comisión

Enmienda

Comunicación a distancia con fines de control

Teledetección temprana de posibles manipulaciones o usos indebidos

Justificación

Los datos que han de comunicarse con fines de control deben limitarse a los hechos que identifican manipulación o uso indebido del tacógrafo.

Enmienda 51

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 5 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

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.

1. Para facilitar una mayor selectividad de los controles de carretera realizados por las autoridades competentes, ***el tacógrafo instalado*** en vehículos ***matriculados*** por primera vez ***24 meses*** después de la entrada en vigor ***de las especificaciones referidas en el presente artículo y en el artículo 3 octies*** ***podrá comunicar datos a*** dichas autoridades cuando el vehículo esté en movimiento.

Justificación

Se considera que, una vez que se hayan publicado las especificaciones, los fabricantes necesitarán un promedio de dos años para comercializar el nuevo producto.

Enmienda 52

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 5 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis. Los Estados miembros deberán

equipar a sus autoridades de control con material de detección precoz a distancia necesario para permitir la comunicación de los datos referidos en el presente artículo.

Justificación

El equipo de las autoridades competentes necesario para realizar los controles a distancia debe considerarse parte del equipo de control adecuado referido en el artículo 39 bis.

Enmienda 53

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 5 – apartado 2

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

2. La comunicación *de los datos mencionados en el apartado 1 se establecerá* con el *tacógrafo* 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 *del tacógrafo* y de los dispositivos implicados en ella. *El acceso a los datos comunicados se restringirá a los agentes de la autoridad autorizados para controlar las infracciones del presente Reglamento y del Reglamento (CE) n° 561/2006, así como a los talleres, en la medida en que sea necesario para comprobar el correcto funcionamiento del tacógrafo.*

Enmienda 54

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 5 – apartado 3

Texto de la Comisión

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.*

Enmienda

3. Sólo se comunicarán aquellos datos necesarios para hacer más selectivos los controles de carretera. **Dichos** datos **estarán relacionados con los siguientes incidentes o datos registrados por el tacógrafo:**

- **intento de violación de la seguridad más reciente,**
 - **interrupción del suministro eléctrico más larga,**
 - **avería del sensor,**
 - **error en los datos de movimiento**
 - **conflicto de movimiento del vehículo,**
 - **conducción sin una tarjeta válida,**
 - **inserción de la tarjeta mientras durante la conducción,**
 - **datos de ajuste de la hora,**
 - **datos sobre la calibración, incluidas las fechas de las dos últimas calibraciones,**
 - **número de matrícula del vehículo,**
- No se comunicarán datos relativos a la identidad y la nacionalidad del conductor.**

Justificación

La propuesta carece de claridad y de seguridad jurídica con respecto a las modalidades del tratamiento de los datos. En el presente Reglamento se deberían determinar los datos que pueden comunicarse.

Enmienda 55

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 5 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. Los datos intercambiados se utilizarán

Enmienda

4. Los datos intercambiados se utilizarán

con el solo fin de controlar el cumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento y del Reglamento (CE) n° 561/2006, y **no** se transmitirán a **entidades distintas de** las autoridades de control.

con el solo fin de controlar el cumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento y del Reglamento (CE) n° 561/2006. Se transmitirán **exclusivamente** a las autoridades de control **o a los órganos judiciales durante los procedimientos penales en curso**.

Enmienda 56

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 5 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. Los datos solo 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.

Enmienda

5. Los datos solo podrán ser almacenados por las autoridades mientras dure el control de carretera, y se borrarán en el plazo máximo de dos horas tras **su comunicación, a menos que los datos indiquen una posible manipulación o utilización indebida del tacógrafo. Si en el curso del subsiguiente control de carretera no se confirmase dicha manipulación o utilización indebida, los datos transmitidos se borrarán. Las autoridades competentes podrán utilizar para fines estadísticos los datos relativos a la identificación del vehículo o a los parámetros técnicos que no contengan datos personales.**

Justificación

En el caso de que se indique un posible fraude, las autoridades de control deberán poder conservar los datos comunicados por el tacógrafo hasta que puedan efectuar el control de carretera. Si el control no confirma manipulaciones o utilizaciones indebidas del tacógrafo, no hay motivo alguno para conservar los datos una vez efectuado el control.

Enmienda 57

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 5 – apartado 6

Texto de la Comisión

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

Enmienda

6. **La empresa de transporte que opera** el vehículo será responsable de informar al conductor de la eventualidad de que se entable una comunicación a distancia.

Enmienda 58

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 5 – apartado 7

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

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

Justificación

El presente artículo tiene por objeto permitir la realización de controles «básicos» mediante la comunicación de una serie limitada de parámetros sensibles a una infraestructura fija o móvil mientras el camión circula. Esto permitirá seleccionar y filtrar los camiones antes de un control, incrementando la eficiencia de los controles. Incluso si los datos comunicados indican una posible manipulación o utilización indebida del tacógrafo, será necesario

realizar un control de carretera para confirmar tal manipulación o utilización indebida.

Enmienda 59

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 5 – apartado 8

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

8. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 39, a fin de **elaborar** las especificaciones detalladas necesarias para permitir la comunicación a distancia entre el **tacógrafo** y las autoridades competentes de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo.

Enmienda 60

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 6 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis. Solo se podrá acceder a los datos registrados o elaborados por el tacógrafo que sean estrictamente necesarios para el tratamiento en una aplicación STI (Sistema de Transporte Inteligente).

Los datos registrados o elaborados por el tacógrafo podrán transmitirse a aplicaciones STI siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

a) la interfaz no afecta a la autenticidad ni a la integridad de los datos del tacógrafo;

b) el dispositivo externo conectado a la interfaz tiene acceso a los datos personales, incluso a los datos de geoposicionamiento, únicamente tras el

***consentimiento verificable del conductor
al que se refieran los datos.***

Justificación

Esta enmienda tiene por objeto fijar el marco básico para el uso por aplicaciones STI de datos procesados por el tacógrafo.

Enmienda 61

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) nº 3821/85

Artículo 6 – apartado 2

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

2. A los fines del apartado 1, los vehículos puestos en circulación por primera vez **24 meses** después de la entrada en vigor **de las especificaciones técnicas mencionadas en el presente artículo** estarán provistos de un **tacógrafo** equipado con una interfaz armonizada que permitirá utilizar los datos registrados en las aplicaciones de los sistemas de transporte inteligentes.

Enmienda 62

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) nº 3821/85

Artículo 6 – apartado 3

Texto de la Comisión

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

Enmienda

3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 39, a fin de **elaborar** las especificaciones de la interfaz **armonizada**, los derechos de acceso y la lista de datos accesibles.

Se dará prioridad al desarrollo de una aplicación STI armonizada que permita a los conductores interpretar los datos registrados en el tacógrafo, con objeto de

ayudarles a cumplir la legislación social.

Justificación

La Comisión debería dar prioridad al desarrollo de las especificaciones adecuadas que permitan utilizar una aplicación STI que ofrezca una interpretación de los datos a los conductores.

Enmienda 63

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 7 – apartado 1

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

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, tarjetas de tacógrafo **o software utilizado por las autoridades de control competentes para la interpretación de los datos** a las autoridades de homologación designadas a tal fin por cada Estado miembro, **y cuyas condiciones de certificación serán reconocidas por el comité de gestión del acuerdo europeo de reconocimiento mutuo SOG-IS. La Comisión consultará al comité de gestión sobre el acuerdo SOG-IS antes de tomar cualquier decisión de reconocimiento de organismo de certificación procedente de un país tercero.**

Justificación

Los programas informáticos que utilizan las autoridades de control deberían estar homologados a fin de garantizar que, al interpretar los datos para detectar infracciones de la legislación, en toda Europa se obtengan los mismos resultados.

Enmienda 64

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 7 – apartado 2

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión, ***a más tardar, tres meses después de ...*** * 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.

**** DO: insértese la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.***

Enmienda 65

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 7 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. La homologación de los tacógrafos y de las tarjetas de tacógrafo incluirá pruebas relacionadas con la seguridad, pruebas funcionales y pruebas de interoperabilidad. Los resultados positivos de cada una de estas pruebas se consignarán en un certificado adecuado.

Justificación

Los principales elementos del proceso de homologación deben figurar en el texto del Reglamento y no en los anexos.

Enmienda 66

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) nº 3821/85

Artículo 7 – apartado 3

Texto de la Comisión

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.*

Enmienda

3. A la solicitud de homologación deberán adjuntarse las correspondientes especificaciones y certificados *de seguridad, funcionamiento e interoperabilidad.* En la *solicitud se ofrecerá asimismo información sobre el modo de precintar los elementos del tacógrafo.*

Justificación

A fin de mejorar la claridad y la seguridad jurídica, algunas disposiciones importantes relacionadas con la homologación que actualmente figuran en los anexos del Reglamento deberían incluirse en el texto del Reglamento. La información sobre los precintos es necesaria para saber cómo se va a precintar cada elemento del tacógrafo.

Enmienda 67

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) nº 3821/85

Artículo 7 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. El certificado de seguridad que garantiza la conformidad con relación a los objetivos de seguridad se expedirá de conformidad con las disposiciones del presente Reglamento. Dicho certificado será expedido por un organismo de certificación reconocido por la Comisión.

Se entregará un certificado funcional al fabricante únicamente después de superadas satisfactoriamente todas las pruebas de funcionalidad especificadas con arreglo al presente Reglamento, certificando que el objeto sometido a

prueba cumple los requisitos adecuados por lo que respecta a las funciones realizadas, la exactitud de las mediciones y las características medioambientales. El certificado funcional lo entregará la autoridad de homologación.

El certificado de interoperabilidad lo expedirá un único laboratorio bajo la autoridad y la responsabilidad de la Comisión. Las pruebas de interoperabilidad, que certificarán que los tacógrafos o la tarjeta de tacógrafo son totalmente interoperables con los modelos de tacógrafo o de tarjeta de tacógrafo necesarios, se efectuarán de conformidad con el presente Reglamento. El laboratorio no realizará pruebas de interoperabilidad con tacógrafos o tarjetas de tacógrafo que no hayan obtenido un certificado de seguridad y un certificado funcional, salvo en las circunstancias excepcionales descritas en el presente Reglamento.

Enmienda 68

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 7 – apartado 3 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 ter. Todo cambio que se introduzca en el software o el hardware del tacógrafo o en la naturaleza de los materiales empleados en su fabricación deberá notificarse, antes de su utilización, a la autoridad que haya homologado el aparato. Dicha autoridad confirmará al fabricante el alcance de la homologación, o bien podrá exigir una actualización o confirmación del certificado funcional, de seguridad o de interoperabilidad.

Enmienda 69

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 8 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. 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.

Enmienda

1. El Estado miembro concederá la homologación UE a todo modelo de unidad instalada en el vehículo, sensor de movimiento, hoja de registro, **tarjeta de tacógrafo o software para la interpretación, por parte de las autoridades de control, de los datos almacenados por el** tacógrafo que cumpla los requisitos **establecidos en las especificaciones mencionadas en el presente Reglamento**, siempre que puedan comprobar que los modelos producidos se ajustan al homologado.

Justificación

El software utilizado por las autoridades de control de los Estados miembros debe estar homologado a fin de evitar interpretaciones diferentes de los datos que den lugar a evaluaciones diferentes por lo que respecta al cumplimiento o incumplimiento.

Enmienda 70

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 10 – apartado 1

Texto de la Comisión

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**

Enmienda

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, **incluida la información relativa a los precintos**, para cada modelo de unidad instalada en el

tarjeta de tacógrafo homologados.

vehículo, sensor de movimiento, hoja de registro, tarjeta de tacógrafo *o software para la interpretación, por parte de las autoridades de control, de los datos almacenados por el tacógrafo* homologados.

Justificación

Dado que, al parecer, los precintos aún no están normalizados, es necesario disponer de información sobre cómo deben precintarse los elementos del tacógrafo.

Enmienda 71

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) nº 3821/85

Artículo 15 – apartado 1

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

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. ***La frecuencia de los ensayos será establecida por el Estado miembro que haya concedido la homologación, en un plazo no superior a dos años.***

Enmienda 72

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) nº 3821/85

Artículo 15 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. A tal fin, los fabricantes presentarán la oportuna documentación al ***evaluador***

Enmienda

2. A tal fin, los fabricantes presentarán la oportuna documentación al ***organismo de***

independiente que se menciona en el artículo 7, apartado 3, para que se realicen los correspondientes análisis de vulnerabilidad.

certificación que se menciona en el artículo 7, apartado 3 *bis*, para que se realicen los correspondientes análisis de vulnerabilidad.

Enmienda 73

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 15 – apartado 3

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

3. *A efectos del apartado 1, el organismo de certificación que se menciona en el artículo 7, apartado 3 bis, efectuará* 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.

Enmienda 74

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 15 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. *Si en el curso de los ensayos mencionados en los apartados 1 y 3 se detectan vulnerabilidades en la unidad instalada en el vehículo, los sensores de movimiento o las tarjetas de tacógrafo, estos elementos no se comercializarán. En dichos casos, el Estado miembro que haya concedido la homologación la retirará, conforme a lo dispuesto en el artículo 11, apartado 2.*

Justificación

La ponente considera que estas disposiciones establecen obligaciones que deberían figurar en el texto del Reglamento y no en sus anexos. Refuerzan la seguridad del sistema de tacógrafos imponiendo obligaciones concretas a los fabricantes, organismos de certificación y Estados miembros.

Enmienda 75

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 15 – apartado 3 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 ter. Cuando un fabricante o el organismo de certificación mencionado en el artículo 7, apartado 3 bis, detecte una grave vulnerabilidad en la unidad instalada en el vehículo, el sensor de movimiento o las tarjetas del tacógrafo y estos elementos ya hayan sido comercializados, el fabricante o el organismo de certificación mencionado en el artículo 7, apartado 3 bis, informará sin demora a las autoridades competentes del Estado miembro de que se trate.

Enmienda 76

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 15 – apartado 3 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 quater. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para asegurar la resolución, en particular por el fabricante, del problema mencionado en el apartado 3 ter, e informará sin demora a la Comisión de las vulnerabilidades detectadas y de las medidas previstas o adoptadas.

Enmienda 77

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 17 – apartado 2

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

2. Los instaladores o talleres *autorizados* precintarán el *tacógrafo, de conformidad con las especificaciones incluidas en el certificado de homologación mencionado en el artículo 10*, tras haber comprobado que funciona correctamente y, en particular, que los datos registrados no pueden ser manipulados o alterados mediante algún dispositivo.

Enmienda 78

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 17 – apartado 5

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

suprimido

Justificación

La enmienda 79 incluye un artículo, que incorpora este apartado, relativo a los precintos.

Enmienda 79

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 17 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 17 bis

Precintos

1. Se precintarán las siguientes partes del tacógrafo:

- cualquier conexión que, de estar desconectada, ocasionaría modificaciones o pérdidas de datos imposibles de descubrir;

- la placa de instalación, salvo que esté sujeta de tal modo que no pueda retirarse sin destruir las inscripciones que figuran en ella.

2. 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 artículo 17, apartado 1, o los controladores, o bien en las circunstancias descritas en el presente Reglamento.

3. Cada vez que se retiren dichos precintos se redactará y pondrá a disposición de la autoridad competente una justificación por escrito de esta medida.

Justificación

Los precintos son un elemento importante para la detección de fraudes; por consiguiente, en el texto del Reglamento, y no solo en los anexos, ha de incluirse una disposición en la que se establezcan sus principales características.

Enmienda 80

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) nº 3821/85

Artículo 18 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis. En estos controles se verificará al menos:

- 1) el estado de correcto funcionamiento del tacógrafo;***
- 2) la existencia de la marca de homologación en el tacógrafo;***
- 3) la presencia de la placa de instalación;***
- 4) la integridad de los precintos del tacógrafo y de los demás elementos de instalación;***
- 5) que no haya dispositivos de manipulación integrados en el tacógrafo.***

Justificación

Esta enmienda tiene por objeto incluir en el Reglamento información importante de carácter no técnico que figura en los anexos, ya que la ponente considera que estas verificaciones mínimas forman parte de la definición de lo que debería ser un control.

Enmienda 81

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) nº 3821/85

Artículo 19 – apartado 3 – letra b

Texto de la Comisión

Enmienda

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.

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 **20 %** anual de los talleres autorizados.

Justificación

Los talleres desempeñan una función esencial en relación con los sistemas de tacógrafo. Como parece que, en muchos casos, resulta imposible manipular los tacógrafos sin la intervención o el acuerdo de un taller, deben realizarse auditorías en más talleres.

Enmienda 82

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 19 – apartado 4

Texto de la Comisión

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.***

Enmienda

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

Enmienda 83

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 20 – apartado 1

Texto de la Comisión

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

Enmienda

1. El período de validez administrativa de las tarjetas de taller no podrá ser superior a un año. ***A la hora de renovar la tarjeta de taller, la autoridad competente deberá asegurarse de que el instalador o el taller cumplen los criterios enumerados en el artículo 19, apartado 2.***

Justificación

Esta enmienda tiene por objeto aumentar los controles de las actividades de los talleres y, por tanto, su fiabilidad.

Enmienda 84

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 21 – apartado 1

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

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 **15 días** a partir de la recepción de la solicitud por parte de la autoridad competente.

Justificación

No hay ninguna razón por la que no se pueda expedir la tarjeta de conductor en 15 días, plazo que sí se aplica a las renovaciones de la tarjeta. El plazo actual de un mes para expedir tarjetas nuevas es una barrera innecesaria que afecta al derecho del conductor a trabajar.

Enmienda 85

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 21 – apartado 6

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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*.

Estado miembro distinto del Estado miembro expedidor de la tarjeta, el primero remitirá la tarjeta *lo antes posible* a las autoridades del segundo, indicando las razones de *la retirada o la suspensión*.

Enmienda 86

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 26 – apartado 1

Texto de la Comisión

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

Enmienda

– Número de permiso de conducción *válido* y país de emisión (si procede),

Justificación

No es necesario solicitar una nueva tarjeta de tacógrafo cuando expire el permiso de conducción por lo que puede darse el caso de que los datos de la tarjeta no coincidan el número de identificación del permiso de conducción actual.

Enmienda 87

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 26 – apartado 2

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

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, *empleando el sistema de mensajería TACHOnet o un sistema compatible*.

Justificación

TACHOnet es el sistema que ya está implantado.

Enmienda 88

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) nº 3821/85

Artículo 26 – apartado 4

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Justificación

El acceso a este registro por parte de los controladores con el fin de verificar la situación de una tarjeta de conductor constituye un elemento importante para aumentar la eficiencia de los controles.

Enmienda 89

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) nº 3821/85

Artículo 27

Texto de la Comisión

Las tarjetas de conductor se expedirán de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo **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.**

Enmienda

Las tarjetas de conductor se expedirán de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo.

En el plazo de 24 meses a partir de ...*, la Comisión llevará a cabo una evaluación de impacto de la viabilidad y las ventajas de integrar todas las tarjetas que utilizan los conductores profesionales, en particular la tarjeta de conductor y el permiso de conducir, con el fin de reducir la cantidad de fraudes que se cometen en la actualidad. La Comisión analizará en particular todas las soluciones técnicas

disponibles, los problemas de compatibilidad de las tarjetas y las cuestiones relativas a la protección de datos. La Comisión comunicará sus conclusiones al Parlamento Europeo en el plazo de 30 meses a partir de*

** DO: insértese la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.*

Enmienda 90

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 28 – apartado 1

Texto de la Comisión

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*.

Enmienda

1. La empresa de transporte, el propietario del vehículo y los conductores velarán por el buen funcionamiento y correcta utilización del *tacógrafo* y de la tarjeta de conductor en caso de que el conductor deba utilizar un vehículo equipado con *un tacógrafo digital. Siempre que se utilice un tacógrafo analógico, la empresa de transporte y el conductor velarán por su buen funcionamiento y por la correcta utilización de la hoja de registro*.

Enmienda 91

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 28 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis. No se configurará el tacógrafo digital de forma que cambie automáticamente a un estado específico una vez apagado el motor o contacto del vehículo. El conductor deberá poder seleccionar de forma manual una

categoría dependiendo de su actividad o descanso después de apagar el motor.

Justificación

El Reglamento no prevé una disposición jurídica que establezca qué debe indicar el tacógrafo cuando se apaga el motor. La práctica actual más extendida es que el tacógrafo pase automáticamente a «descanso» sin informar al conductor de esta configuración automática.

Enmienda 92

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 29 – apartado -1 (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

-1) La empresa de transporte:

1) proporcionará a los conductores asalariados o que estén a su servicio la formación y las instrucciones necesarias respecto al buen funcionamiento de los tacógrafos;

2) procederá a los controles regulares para asegurarse de que los conductores que contrata o que se encuentran a su disposición hacen un uso correcto de los tacógrafos, y

3) se abstendrá de ofrecer a los conductores asalariados o que estén a su servicio incentivo alguno, directo o indirecto, que pudiera animarles a hacer un uso indebido de los aparatos de control.

Justificación

Se ha incluido una enmienda cuyo objeto es exponer con mayor claridad las obligaciones de las empresas para con sus empleados en lo relativo al uso del tacógrafo.

Enmienda 93

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

PE480.582v02-00

60/85

RR\904633ES.doc

Texto de la Comisión

Enmienda

Los conductores deberán presentar sus tarjetas de conductor para las inspecciones periódicas por parte de las empresas de transporte con objeto de comprobar su validez y detectar cualquier manipulación.

Enmienda 94

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento del Consejo n° 3821/85

Artículo 29 – apartado 3

Texto de la Comisión

Enmienda

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.***

3. Los conductores y las empresas de transporte serán responsables de la vulneración de las disposiciones del presente Reglamento. La empresa de transporte será responsable de la vulneración de las disposiciones del presente Reglamento por parte de sus conductores o de los conductores que estén a su servicio. Si bien los Estados miembros pueden considerar plenamente responsables a las empresas de transporte, esto no les impide sin embargo apreciar elementos de prueba que demuestren que la empresa de transporte no puede considerarse razonablemente responsable de la infracción cometida.

Justificación

Se ha propuesto esta enmienda para aclarar que las empresas de transporte deben ser responsables de las infracciones que cometan no solo sus empleados, sino también los conductores que estén a su servicio. El objetivo de esta enmienda es evitar que una empresa de transporte no pueda considerarse responsable porque no exista un contrato oficial con la empresa o porque el conductor, aun trabajando de facto para la empresa, esté contratado por otra empresa que le haya puesto a disposición de la primera.

Enmienda 95

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 30 – apartado 3 – párrafo 2

Texto de la Comisión

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.**

Enmienda

A efectos de control, los períodos respecto de los cuales no se haya registrado actividad se considerarán descansos o pausas. **Los Estados miembros no impondrán a los conductores la obligación de presentar documentos que den fe de sus actividades cuando no se encuentran en el vehículo.**

Enmienda 96

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 30 – apartado 7 – párrafo 1

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Enmienda 97

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 32 – apartado 3

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

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

Enmienda 98

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) nº 3821/85

Artículo 32 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. La Comisión realizará un estudio de los regímenes de aplicación en todos los Estados miembros en el plazo de 18 meses a partir de la concesión de los primeros certificados de controlador, para establecer cuántos controladores certificados hay en cada Estado.

A partir de ahí, los Estados miembros tendrán que informar a la Comisión anualmente detallando la formación que recibieron los controladores y el número de controladores activos que han obtenido el certificado europeo.

Justificación

Falta información sobre los regímenes de aplicación en toda la UE. Determinados Estados consideran a todos los policías como controladores aunque tengan poca o ninguna formación en materia de tacógrafos. En los Estados donde hay agentes especialmente designados, los números varían en gran medida. Sin esta información, la aplicación del presente Reglamento no será uniforme.

Enmienda 99

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 33 – apartado 1 – párrafo 3

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

Los Estados miembros **preverán**, 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.

Justificación

Es necesario armonizar todo lo posible los medios de intervención de las autoridades competentes. El posible bloqueo de los vehículos serviría de incentivo para que las empresas de transporte cumplieren sus obligaciones relativas a la correcta utilización de los tacógrafos.

Enmienda 100

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 33 – apartado 1 – párrafo 3

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

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. ***En este contexto, la Comisión procederá a una comprobación de la igualdad de trato entre los propios vehículos nacionales y los extranjeros para excluir las***

desigualdades de trato.

Justificación

En el pasado, los conductores extranjeros fueron discriminados en los controles administrativos y los conductores nacionales recibieron un trato preferencial. Esto debe excluirse de este modo.

Enmienda 101

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Capítulo VII – título

Texto de la Comisión

Protección de datos, aplicación y sanciones

Enmienda

Aplicación y sanciones

Justificación

El artículo relativo a la protección de datos ha sido incorporado al Capítulo I, que trata de los principios y requisitos.

Enmienda 102

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 34

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

suprimido

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.

Justificación

Habida cuenta de la posible repercusión del presente Reglamento en materia de datos personales y privacidad, conviene introducir un artículo específico en el capítulo I (sobre los principios) para destacar la importancia de este ámbito.

Enmienda 103

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) nº 3821/85

Artículo 34 bis (nuevo)

Artículo 34 bis

Controladores

1. Con el objetivo de supervisar de manera efectiva el cumplimiento del presente Reglamento, todos los controladores certificados dispondrán de un equipo estándar suficiente y de las competencias legales oportunas que les permitan desempeñar sus funciones de acuerdo con el presente Reglamento. En particular, los controladores certificados deberán disponer de:

a) tarjetas de control que permitan acceder a los datos registrados en el tacógrafo y en las tarjetas de tacógrafo, incluida la tarjeta de taller;

b) los correspondientes instrumentos armonizados y normalizados, así como de software homologado, para descargar archivos de datos de la unidad instalada en el vehículo y las tarjetas de tacógrafo, y para analizar rápidamente esos archivos de datos y los documentos impresos procedentes del tacógrafo digital, junto con las hojas o los gráficos del tacógrafo analógico.

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

a) funciona correctamente;

b) registra y almacena los datos correctamente; y

cuenta con unos parámetros de calibrado correctos.

3. Los controladores certificados estarán facultados para encargar a los talleres

autorizados la realización de las pruebas mencionadas en el apartado 2, así como pruebas específicas destinadas a determinar la presencia de dispositivos de manipulación. Si se detectan dispositivos de manipulación, el equipo (incluyendo el propio dispositivo, la unidad instalada en el vehículo o sus componentes y la tarjeta de conductor) puede ser retirado del vehículo para ser utilizado como prueba, de conformidad con la normativa nacional que regule el curso dado a las pruebas.

4. Los controladores certificados harán uso de la posibilidad de comprobar los tacógrafos y las tarjetas de conductor que se encuentren in situ al efectuar un control de los locales de una empresa.

5. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 39 con el fin de desarrollar las especificaciones técnicas y de funcionamiento relativas al equipo a que se refiere el apartado 1.

Justificación

Esta enmienda responde a la opinión general, expresada sistemáticamente por el Parlamento Europeo (informes Grosch, Markov y Ranner) y por los interlocutores sociales del sector del transporte por carretera, de la necesidad imperiosa de reforzar el cumplimiento de la normativa comunitaria relativa a las operaciones de transporte por carretera en la Unión. Únicamente cuando los agentes de la autoridad cuenten con los medios adecuados para hacer frente al problema del aumento de las infracciones de la normativa de la UE, podrá la UE esperar resultados.

Enmienda 104

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 35 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. La Comisión adoptará decisiones para establecer un sistema de formación

*común para los controladores en el plazo de 12 meses a partir de...**.

** DO: insértese la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.*

Enmienda 105

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 35 – apartado 3

Texto de la Comisión

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**.

Enmienda

3. La Comisión adoptará **una** 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. **Esta metodología se basará en las directrices que faciliten una interpretación común del presente Reglamento y del Reglamento (CE) n° 561/2006, con el fin de garantizar un análisis uniforme de los datos registrados por el tacógrafo en todos los Estados miembros.** Dichos actos de ejecución se aprobarán con arreglo al procedimiento **de examen mencionado** en el artículo 40, **apartado 3**.

Enmienda 106

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 35 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. 24 meses después de...*, los controladores realizarán un examen para obtener un certificado europeo de controlador. Este certificado armonizado dará fe de que los controladores poseen

las competencias adecuadas para ejecutar de forma eficaz sus funciones de control, según están definidas en el presente Reglamento y en concreto en el artículo 34 bis.

** DO: insértese la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.*

Enmienda 107

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 35 – apartado 3 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 ter. La Comisión adoptará decisiones sobre los requisitos y el contenido del examen a que hace referencia el apartado 3 bis. Esos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen mencionado en el artículo 40, apartado 3.

Justificación

Los Estados miembros deben velar por que los controladores reciban la formación adecuada para el ejercicio de sus funciones. En la actualidad parece que existe una diferencia demasiado acusada entre el nivel de formación y conocimiento de los controladores.

Enmienda 108

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 35 – apartado 3 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 quater. La Comisión presentará cada dos un informe al Parlamento Europeo y al Consejo relativo al número de controladores que siguen los cursos de formación en cada Estado miembro y el número de controladores que han

obtenido el certificado europeo.

Enmienda 109

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 35 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 35 bis

Infracciones muy graves

Las siguientes infracciones de las obligaciones establecidas por el presente Reglamento se considerarán como infracciones muy graves en la legislación de los Estados miembros, debido a su especial gravedad y a las consecuencias que pueden tener para la seguridad vial:

1. Respecto a las obligaciones relativas a la instalación de aparatos de control: la instalación y la utilización de tacógrafos no homologados.

2. Respecto a las obligaciones relativas a la utilización del tacógrafo, la tarjeta de conductor o la hoja de registro:

a) la utilización de un tacógrafo que no cumpla las obligaciones relativas a la inspección indicadas en el artículo 18;

b) la utilización de un tacógrafo que no haya sido inspeccionado, calibrado ni precintado adecuadamente;

c) la utilización de una tarjeta de conductor no válida;

d) el hecho de que la empresa no conserve las hojas de registro, los documentos impresos y los datos descargados;

e) la titularidad por parte del conductor de más de una tarjeta de conductor válida;

f) la utilización de una tarjeta de conductor de la que el conductor no es el

titular;

g) la utilización de una tarjeta de conductor defectuosa o caducada;

h) la indisponibilidad de datos registrados y almacenados durante un mínimo de 365 días;

i) la utilización de hojas de registro o tarjetas de conductor manchadas o estropeadas y de datos ilegibles;

j) la utilización incorrecta de hojas de registro/tarjetas de conductor;

k) la utilización de una hoja de registro o de la tarjeta de conductor durante un período mayor que aquel para el que esté prevista, con pérdida de datos;

l) no efectuar el registro manual cuando sea preciso hacerlo;

m) la utilización de una hoja incorrecta o tarjeta de conductor en la ranura incorrecta (más de un conductor).

3. Respecto a la obligación de consignar información: no consignar el nombre y los apellidos en la hoja de registro.

4. Respecto a la obligación de presentar información:

a) negarse a una verificación;

b) la falta injustificada de registros del día en curso;

c) la falta injustificada de registros de los 28 días anteriores;

d) la falta injustificada de registros de la tarjeta de conductor, en caso de que el conductor sea titular de una;

e) la falta injustificada de registros manuales y documentos impresos de la semana en curso y los 28 días anteriores;

f) la imposibilidad de presentar la tarjeta de conductor;

g) la imposibilidad de presentar los documentos impresos de la semana en

curso y los 28 días anteriores.

5. Respecto a las averías:

tacógrafo no reparado por un instalador o un taller autorizado.

6. Consignación manual en los documentos impresos:

a) el conductor no consigna toda la información no registrada durante los períodos de avería o funcionamiento defectuoso del aparato de control;

b) el número de la tarjeta de conductor, el nombre y apellidos, o el número del permiso de conducción del conductor no figuran en la hoja ad hoc;

c) extravío o robo de la tarjeta de conductor no declarado debidamente a las autoridades competentes del Estado en que se haya producido.

7. Respecto al fraude:

a) la falsificación, ocultación o destrucción los datos contenidos en la hoja de registro, almacenados en el tacógrafo o en la tarjeta de conductor o los documentos impresos procedentes del tacógrafo de control;

b) la manipulación del aparato de control, la hoja de registro, la tarjeta de conductor o la tarjeta de empresa de forma que se falsifiquen los datos o los documentos impresos;

c) la presencia en el vehículo de un dispositivo de manipulación que permita falsificar los datos o los documentos impresos.

(Texto del anexo III de la Directiva 2006/22/CE)

Justificación

Esta es la lista de infracciones muy graves contra el presente Reglamento que la Comisión incluyó en el anexo III de la Directiva 2006/22/CE. El problema que presenta esta clasificación es que no es de carácter vinculante, sino que solo se ofrece a los Estados miembros a modo de orientación. La inclusión de una clasificación vinculante en el texto del presente Reglamento reflejaría la importancia de los objetivos que se persiguen con este

Reglamento y constituiría un paso importante para la seguridad jurídica de las empresas y para una competencia más equitativa entre ellas.

Enmienda 110

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 36 – apartado 2

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

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, ***tipos de prácticas de manipulación*** y sobre las sanciones aplicadas.

Enmienda 111

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 36 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 36 bis

Línea de atención telefónica

La Comisión instalará una página web y un número europeo de atención telefónica al que los conductores o cualquier parte interesada puedan llamar de forma gratuita y anónima para informar sobre un fraude que entre dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento.

Justificación

Según la policía de todos los Estados miembros, los conductores les llaman para solicitar controles, en especial cuando, a pesar de que el cansancio les supera, reciben órdenes de

seguir conduciendo. Contribuir a evitar esta actividad mejorará en gran medida la seguridad en carretera.

Enmienda 112

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 37 – apartado 3

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

3. Las sanciones establecidas por un Estado miembro en caso de infracción muy grave, según la definición *del artículo 35 bis del presente Reglamento* corresponderán al tipo más alto aplicable en dicho Estado por vulneración de la normativa reguladora del transporte por carretera.

Enmienda 113

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 39 – apartado 2

Texto de la Comisión

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]*.

Enmienda

2. Los poderes para adoptar actos delegados a que se refieren los artículos 3 octies, 4, 5, 6 y 34 bis, se otorgan *a la Comisión por un período de cinco años* a partir de...*. *La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.*

** DO: insértese la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.*

Enmienda 114

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 39 – apartado 3

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

3. La delegación de poderes mencionada en los artículos **3 octies**, 4, 5, 6 y **34 bis** 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.

Enmienda 115

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1

Reglamento (CEE) n° 3821/85

Artículo 39 – apartado 5

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

5. Un acto delegado adoptado con arreglo a los artículos **3 octies**, 4, 5, 6 y **34 bis** 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.

Enmienda 116

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – punto 1 bis (nuevo)

Reglamento (CE) no 561/2006

Artículo 13 – apartado -1 (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis) En el artículo 13 se añade un nuevo apartado:

-1. Los Estados miembros deben admitir excepciones en relación con los artículos 5 a 9 para vehículos o combinaciones de vehículos que se empleen para el transporte de materiales, equipos o maquinaria, que el conductor necesite para el ejercicio de su profesión, y que solo se empleen en un radio de 150 km del emplazamiento de la empresa, y únicamente con la condición de que la conducción del vehículo no represente para el conductor la actividad principal.

Justificación

Las empresas artesanales, comerciantes y otras empresas pequeñas y medianas, cuya actividad principal no es conducir un camión, pero que no obstante deben transportar sus equipos, deben quedar excluidos del Reglamento, en la medida en que ejercen la actividad de conducción dentro de un radio de 150 km. Esta disposición deberá aplicarse en todos los Estados miembros, creando así la claridad para todos los interesados.

Enmienda 117

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – punto 1 ter (nuevo)

Reglamento (CE) 561/2006

Artículo 13 – apartado 1 – letra d

Texto de la Comisión

Enmienda

1 ter) En el artículo 13, apartado 1, letra d), subapartado 1, los dos guiones se sustituyen por el texto siguiente:

«- para entregar envíos postales.»

Justificación

La excepción se aplica únicamente a los proveedores de servicios universales. El resto de empresas de transporte como las pequeñas empresas de transporte que se ocupan de la entrega de paquetes como subcontratistas solo se ven afectadas por la obligación de registrar los tiempos de conducción y los períodos de descanso. Esto produce una distorsión de la competencia para el resto de proveedores de servicios postales.

Enmienda 118

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – punto 1 quater (nuevo)

Reglamento (CE) 561/2006

Artículo 13 – apartado 1 – letra h

Texto de la Comisión

Enmienda

1 quater) En el artículo 13, apartado 1, letra h), los términos «mantenimiento y control de carreteras» se sustituyen por «construcción, mantenimiento y control de carreteras».

Justificación

Esto permitiría definir de forma más precisa los vehículos que están exentos.

Enmienda 119

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – punto 1 quinquies (nuevo)

Reglamento (CE) no 561/2006

Artículo 13 – apartado 1 – letra l

Texto de la Comisión

Enmienda

1 quinquies) El artículo 13, apartado 1, letra l), se sustituye por el siguiente:

«vehículos que se utilicen para la recogida de leche en las explotaciones agrícolas y/o para devolver los recipientes de leche o para la entrega de productos lácteos destinados a la alimentación del ganado de estas empresas.»

Enmienda 120

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – punto 1 sexies (nuevo)

Reglamento (CE) no 561/2006

Artículo 13 – apartado 1 – letra q (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 sexies) En el artículo 13, apartado 1, se añadirá la letra siguiente:

«q) vehículos empleados en el transporte de obras para el suministro y la entrega de materiales de construcción».

Justificación

En el tráfico de obra, la correcta aplicación de los períodos de conducción y descanso es, en parte, prácticamente imposible (gran número de paradas cortas, el vehículo debe moverse durante la pausa de conducción, el suministro de «productos perecederos», como el hormigón y el asfalto, etc.). La enmienda permite a los Estados miembros tener en cuenta las realidades prácticas en el ámbito del tráfico de obra.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Introducción

Desde 1969, la Unión Europea viene adoptando legislación social en el ámbito del transporte por carretera con miras a mejorar la seguridad de la circulación y las condiciones de trabajo de los conductores y garantizar unas condiciones equitativas de competencia entre las empresas de transporte. El Reglamento (CE) nº 561/2006 armoniza las duraciones máximas de los períodos diarios y semanales de conducción y las duraciones mínimas de los períodos diarios y semanales de descanso. Estas normas se aplican a todos los conductores que intervienen en el transporte de mercancías en vehículos de 3,5 toneladas de peso en carga y a los que intervienen en el transporte de pasajeros en vehículos con capacidad para 9 o más personas.

Paralelamente, la UE ha desarrollado una normativa extensa y detallada para el control y verificación del respeto de la legislación social aplicable al transporte por carretera. Esta normativa descansa en dos pilares principales:

- La Directiva 2006/22/CE, que establece el nivel mínimo de control que los Estados miembros deben ejercer en carretera y en las instalaciones de las empresas.
- El Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, denominado en adelante «Reglamento sobre el tacógrafo».

La base de los controles efectuados durante las inspecciones previstas en la Directiva 2006/22/CE son, en la práctica, los datos sobre tiempo de conducción, trabajo y descanso registrados por el tacógrafo, que deben ser seguros y fiables para las empresas de transporte y los conductores, además de verificables por los agentes de control de todos los Estados miembros.

En la actualidad se emplean dos tipos de aparatos de control. El tacógrafo analógico empezó a utilizarse en 1985 y sigue funcionando en los vehículos matriculados antes del 1 de mayo de 2006. Registra las actividades del conductor (conducción, descanso o pausa, disponibilidad, otros trabajos) en un disco de papel encerado denominado «hoja de registro».

El segundo tipo (el tacógrafo digital) se introdujo en virtud del nuevo anexo I B del Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo. Es obligatorio en los vehículos matriculados después del 1 de mayo de 2006. Registra las actividades del conductor y almacena los datos, una vez encriptados, en el dispositivo de control y en una «tarjeta inteligente» personalizada para el conductor.

El Reglamento sobre el tacógrafo establece estándares técnicos y normas sobre el uso, la homologación, la instalación y la inspección de los tacógrafos. En consecuencia, crea una diversidad de obligaciones legales para los fabricantes y las autoridades, pero también para las empresas de transporte y los conductores. El Reglamento y sus anexos contienen disposiciones técnicas muy detalladas sobre los aparatos de control, en particular sobre el tacógrafo digital. Desde su adopción, el Reglamento ha sido adaptado al progreso técnico en

diez ocasiones; la última, en 2009.

Problemas planteados por el sistema actual

La Comisión ha detectado dos problemas principales que deben abordarse a escala de la UE:

Problema 1: Todavía se infringen con excesiva frecuencia las normas sociales

Según los datos facilitados por la Comisión, por término medio el 9 % de los vehículos controlados incumplen la normativa social. Aproximadamente una cuarta parte de este porcentaje incumple, en particular, el Reglamento sobre el tacógrafo. En todo momento unos 45 000 vehículos infringen las normas de la UE sobre el uso del tacógrafo. La inobservancia de los períodos mínimos de pausa y descanso o de los tiempos máximos de conducción puede causar mayores niveles de fatiga en los conductores, con el consiguiente riesgo para la seguridad vial.

Los conductores profesionales y las empresas de transporte actúan en un mercado sumamente fragmentado y en un entorno de competencia agresiva. Las empresas que incumplen la legislación pueden obtener una ventaja competitiva considerable recortando los precios, ya que los costes de personal representan del 30 % al 50 % de los costes totales de funcionamiento.

Problema 2: El sistema del tacógrafo no es suficientemente eficaz

El sistema del tacógrafo ha sido diseñado como instrumento de control y, hasta hoy, ha funcionado primordialmente como tal, pero no como sistema de ahorro de trabajo. A este respecto todavía hay margen para mejorar la facilidad de manejo del dispositivo, especialmente del tacógrafo digital, y sus funcionalidades añadidas, con miras a aligerar el trabajo del conductor y fomentar la eficiencia del sistema de transporte.

La propuesta de la Comisión

En julio de 2011 la Comisión Europea presentó una propuesta de revisión del Reglamento sobre el tacógrafo, que data de 1985. El objetivo de la revisión es dificultar el fraude, imponer con mayor efectividad el respeto de las normas sociales y reducir las cargas administrativas haciendo pleno uso de las nuevas tecnologías e introduciendo diversas medidas reguladoras:

1. Medidas que ampliarán sustancialmente las funcionalidades del tacógrafo digital, dando lugar a un nuevo tipo (el tacógrafo inteligente) y permitiendo la comunicación a distancia desde el tacógrafo con finalidades de control, el registro automático de la localización precisa mediante el sistema global de navegación por satélite (GNSS) y la integración del tacógrafo digital con otras aplicaciones de sistemas de transporte inteligentes (STI);
2. Integración de las funcionalidades de la tarjeta de conductor y del permiso de conducir en una sola tarjeta;
3. Medidas de refuerzo del marco legal para la autorización de talleres y la prevención de

conflictos de intereses;

4. Grado mínimo de armonización de las sanciones;

5. Obligación de que los Estados miembros faciliten formación adecuada a los agentes de control encargados de inspeccionar los aparatos de control;

6. Exención de uso del tacógrafo para determinados vehículos.

Posición de la ponente y enmiendas presentadas

La ponente acoge favorablemente la propuesta de la Comisión, expresa su acuerdo con los objetivos de la misma y suscribe sus contenidos principales.

Lamenta, sin embargo, que en el Reglamento actual los estándares y especificaciones se limiten a la descripción de la unidad montada en el vehículo como caja negra que registra datos relacionados con la actividad del conductor. El diseño técnico de las aplicaciones de descarga e interpretación se confía a la responsabilidad del Estado miembro correspondiente. Al tacógrafo no se le asigna la función de determinar si se ha infringido la reglamentación sobre horas de conducción; el tacógrafo está para registrar datos, no para interpretarlos. Las principales consecuencias de este enfoque son las grandes disparidades existentes entre los Estados miembros en lo relativo a la capacidad y la eficacia de los servicios de control en carretera y en taller, así como la limitación del uso del tacógrafo como instrumento de apoyo de la aplicación de la legislación social, en beneficio del conductor, mediante datos interpretables.

Teniendo en cuenta lo anterior, la ponente propone dos acciones importantes:

- estimular el desarrollo de una aplicación que, a través de una interfaz armonizada del tacógrafo, ofrezca interpretación y orientación a los conductores; la ponente insta a la Comisión a proponer una interpretación armonizada del Reglamento 561/2006 y de las especificaciones técnicas necesarias, con el fin de convertir el tacógrafo no en un simple instrumento de control, sino en un dispositivo que, además, ayude a los conductores y a las empresas de transporte a cumplir la legislación;
- introducir la homologación de los programas informáticos empleados por los agentes de control para interpretar los datos registrados por el tacógrafo.

Otras enmiendas presentadas se refieren a los puntos siguientes:

1.- Objeto: Atendiendo a la propuesta de introducir en el Reglamento actual un nuevo capítulo VII relacionado con la vigilancia del cumplimiento del mismo y las sanciones en caso de infracción, el objeto del Reglamento propuesto debería incluir el control de los tacógrafos, además de las obligaciones y requisitos relativos a su construcción, instalación, uso y ensayo.

2.- Requisitos: En el capítulo I deben incluirse epígrafes sobre «Principios, ámbito de aplicación y requisitos» en los que se establezcan las condiciones esenciales que deben

satisfacer la construcción, la instalación, el uso y la inspección del tacógrafo, así como las funciones de este, los datos que deban registrarse y los principios que rijan los derechos de acceso y la protección de los datos, para que la parte dispositiva del Reglamento constituya la base de las especificaciones que la Comisión deberá desarrollar mediante actos delegados.

Se ha insertado en el capítulo I un artículo específicamente relacionado con las especificaciones que deberá elaborar la Comisión mediante actos delegados. Dichas especificaciones deberán abarcar la actualización de los requisitos que actualmente se exponen en los anexos y el desarrollo de los requisitos relativos a la introducción del tacógrafo inteligente. Para elaborar tales requisitos la Comisión deberá tener en cuenta los estándares relevantes en vigor y prestar especial atención a garantizar la interoperabilidad y compatibilidad entre las distintas versiones de los tacógrafos digitales. Las especificaciones deberán estar acabadas el 31 de diciembre de 2014, según el calendario fijado en la Comunicación de la Comisión que acompaña a esta propuesta legislativa.

3.- Protección de los datos: En consonancia con el dictamen del Supervisor Europeo de Protección de Datos se han presentado diversas enmiendas encaminadas a clarificar las modalidades del tratamiento de los datos, incluidos los que deben ser tratados con el tacógrafo, y del tratamiento de los datos de carácter personal relativos a los conductores.

4.- Tacógrafo inteligente: La ponente se manifiesta a favor de la introducción del tacógrafo inteligente, ya que considera que contribuirá a mejorar la vigilancia del respeto de la legislación y servirá para reducir el nivel de las cargas administrativas que lleva consigo la obligación de incorporar el tacógrafo impuesta a las empresas de transporte a medio y largo plazo. Además, una interfaz armonizada con aplicaciones STI deberá facilitar la integración de los distintos sistemas y prevenir la absurda multiplicación de dispositivos independientes a bordo de los vehículos.

Se han presentado diversas enmiendas a los artículos correspondientes con el fin de clarificar las nuevas funcionalidades.

5.- Talleres: Los talleres desempeñan una función esencial en relación con el sistema del tacógrafo. La ponente secunda la propuesta de la Comisión, dirigida a impedir que las empresas de transporte instalen y calibren los tacógrafos en sus propios vehículos. En este sentido se han incluido varias disposiciones nuevas encaminadas a aumentar su fiabilidad.

6.- Responsabilidad de la empresa de transporte: Se ha incluido una enmienda cuyo objeto es exponer con mayor claridad las obligaciones de las empresas para con sus empleados en lo relativo al uso del tacógrafo.

7.- Vigilancia del respeto de la normativa

La ponente desea subrayar que no se alcanzará ninguno de los objetivos de la propuesta si los Estados miembros no se comprometen a elevar el nivel de vigilancia del respeto de este Reglamento. A este respecto, la ponente considera esenciales varias medidas:

– Armonizar la formación recibida por los agentes de control en toda Europa y certificar mediante un examen la posesión de las competencias técnicas adecuadas;

- Proporcionar a los agentes de control el equipamiento y los programas informáticos homologados necesarios para aprovechar al máximo las nuevas posibilidades de mejora de los controles que traerá consigo el tacógrafo inteligente;
- Establecer una categorización vinculante de las infracciones muy graves del Reglamento sobre el tacógrafo;
- Sanciones: Ir un paso más allá en la armonización propuesta por la Comisión, estableciendo los tipos de sanción que deberían formar parte del nivel más elevado por su efecto disuasorio.

PROCEDIMIENTO

Título	Modificación del Reglamento (CEE) nº 3821/85 relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, y modificación del Reglamento (CE) nº 561/2006		
Referencias	COM(2011)0451 – C7-0205/2011 – 2011/0196(COD)		
Fecha de la presentación al PE	19.7.2011		
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 13.9.2011		
Comisión(es) competente(s) para emitir opinión Fecha del anuncio en el Pleno	EMPL 13.9.2011	ITRE 13.9.2011	
Opinión(es) no emitida(s) Fecha de la decisión	EMPL 15.9.2011	ITRE 5.10.2011	
Ponente(s) Fecha de designación	Silvia-Adriana Țicău 30.8.2011		
Examen en comisión	20.12.2011	29.2.2012	7.5.2012
Fecha de aprobación	31.5.2012		
Resultado de la votación final	+: -: 0:	25 3 12	
Miembros presentes en la votación final	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Bogusław Liberadzki, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Debora Serracchiani, Laurence J.A.J. Stassen, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Artur Zasada, Roberts Zile		
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Spyros Danellis, Isabelle Durant, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke		
Suplente(s) (art. 187, apdo. 2) presente(s) en la votación final	Edit Herczog, Anne E. Jensen		
Fecha de presentación	7.6.2012		