

POSICIÓN COMÚN (CE) N° 5/98

aprobada por el Consejo el 11 de diciembre de 1997

con vistas a la adopción del Reglamento (CE) n° .../98 del Consejo de ... de ... de ... por el que se modifica el Reglamento (CEE) n° 3821/85 sobre el aparato de control en el sector de los transportes por carretera y la Directiva 88/599/CEE relativa a la aplicación de los Reglamentos (CEE) n° 3820/85 y (CEE) n° 3821/85

(98/C 43/02)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

competencia, para los conductores que sí se atienen a las normas;

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, las letras c) y d) del apartado 1 de su artículo 75,

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 C del Tratado ⁽³⁾,

(1) Considerando que el Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera ⁽⁴⁾, establece una serie de disposiciones sobre la construcción, instalación, uso y pruebas de los aparatos de control empleados en el transporte por carretera;

(2) Considerando que la experiencia ha demostrado que las presiones económicas y la competencia en el transporte por carretera han llevado a algunos conductores empleados por las empresas de transporte a no respetar determinadas normas, en particular las relativas a los tiempos de conducción y descanso, establecidas en el Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera ⁽⁵⁾;

(3) Considerando que las infracciones y los fraudes caracterizados hacen peligrar la seguridad en carretera y son inaceptables, por consideraciones de

(4) Considerando que puede mejorar la seguridad en carretera si se efectúan el registro automático y el control regular, tanto por parte de la empresa como por parte de las autoridades competentes, de datos sobre las prestaciones y comportamiento del conductor y de datos del viaje del vehículo, tales como la velocidad y la distancia recorrida;

(5) Considerando que la normativa social comunitaria impone un determinado número de requisitos para los tiempos de conducción y de descanso diarios y para los tiempos de conducción y de descanso observados durante un período de dos semanas; que resulta difícil controlar el respeto de estas normas, ya que los datos se graban actualmente en varias hojas diarias de registro, de las cuales se guardan en la cabina del conductor las hojas de registro de la semana en curso y la del último día de la semana anterior;

(6) Considerando, por tanto, que para poner punto final a los abusos más comunes del sistema actual, resulta necesaria la introducción de nuevos equipos avanzados, tales como un aparato de control dotado de un dispositivo de registro electrónico de la información pertinente y una tarjeta personal de conductor, equipos cuyo objetivo es garantizar la disponibilidad, la claridad, la facilidad de lectura, la impresión y la fiabilidad de los datos registrados y que permitan establecer un registro indiscutible, por una parte, de las acciones realizadas por el conductor durante los últimos días y, por otra parte, de la actividad del vehículo a lo largo de varios meses;

(7) Considerando que la seguridad global del sistema y de sus componentes constituye un elemento esencial de la eficacia de un aparato de control;

(8) Considerando que deben establecerse disposiciones relativas a las condiciones de entrega y utilización de la tarjeta de conductor;

⁽¹⁾ DO C 243 de 31.8.1994, p. 8 y DO C 370 de 31.12.1985, p. 1.

⁽²⁾ DO C 110 de 21.4.1995, p. 19. Dictamen emitido el 22 de febrero de 1995.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 13 de julio de 1995 (DO C 249 de 25.9.1995, p. 128), Posición común del Consejo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial).

⁽⁴⁾ DO L 370 de 31.12.1985, p. 8. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CEE) n° 1056/97 de la Comisión (DO L 154 de 12.6.1997, p. 21).

⁽⁵⁾ DO L 370 de 31.12.1985, p. 1.

(9) Considerando que los conductores, las empresas que los emplean y las autoridades competentes de los Estados miembros deben poder verificar los datos relativos a la actividad de dichos conductores; que, no obstante, conviene que el conductor y la empresa puedan acceder sólo a los datos correspondientes al ejercicio de sus respectivas actividades;

(10) Considerando que el aparato de control establecido por el presente Reglamento debe instalarse en los vehículos puestos en circulación por primera vez después de la publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* de las especificaciones técnicas, algunas de las cuales son definidas por la Comisión con arreglo al procedimiento de comité a que se refiere el artículo 18 del Reglamento (CEE) n° 3821/85; que es necesario un período transitorio a efectos de garantizar que los nuevos aparatos de control se fabriquen con arreglo a dichas especificaciones técnicas y obtengan la homologación CE;

(11) Considerando que es deseable que los aparatos de control conformes al anexo I B ofrezcan asimismo la posibilidad de ampliar, a un coste razonable, las funciones de control del material rodante;

(12) Considerando que, con arreglo al principio de subsidiariedad, es necesaria una acción comunitaria para modificar el Reglamento (CEE) n° 3821/85 a efectos de garantizar, por una parte, la compatibilidad de los aparatos de control conformes al anexo I B con las tarjetas con memoria y, por otra, la coherencia de los datos suministrados por los aparatos de control conformes a los anexos I y I B;

(13) Considerando que los avances de la técnica requieren una adaptación rápida de los requisitos técnicos definidos en los anexos del presente Reglamento; que con el fin de facilitar la aplicación de las medidas necesarias para ello, procede disponer que las adaptaciones técnicas de dichos anexos sean aprobadas por la Comisión, actuando con arreglo al procedimiento de comité, de conformidad con la Decisión 87/373/CEE del Consejo, de 13 de julio de 1987, por la que se establecen las modalidades del ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽¹⁾;

(14) Considerando que la introducción de un nuevo aparato de control implica la modificación de determinadas disposiciones de la Directiva 88/599/CEE ⁽²⁾ relativa a la aplicación de los Reglamentos (CEE) n° 3820/85 y n° 3821/85,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CEE) n° 3821/85 quedará modificado como sigue:

- 1) En el artículo 1 se sustituirá «incluidos los anexos I y II» por «incluidos los anexos I o I B y II».
- 2) En los artículos 4, 6, 7, 8, 9 y 11 y en el apartado 1 y el párrafo primero del apartado 2 del artículo 15, se añadirán los términos «o (de) (la) tarjeta de conductor» cada vez que se haga referencia a la hoja u hojas de registro.
- 3) En el artículo 5, el primer párrafo se sustituirá por los párrafos siguientes:

«Cada Estado miembro concederá la homologación CE a todo modelo de aparato de control o a todo modelo de hoja de registro o de tarjeta de conductor que se ajuste a los requisitos de los anexos I o I B, siempre que el Estado miembro esté en condiciones de velar por la conformidad de la producción con el modelo homologado.

La seguridad del sistema deberá ser conforme a los requisitos técnicos establecidos en el anexo I B. La Comisión, actuando con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 18, velará por que dicho anexo establezca que la homologación CE sólo podrá concederse al aparato de control cuando el conjunto del sistema (el aparato de control mismo, la tarjeta con memoria y conexiones eléctricas con la caja de cambios) haya demostrado su capacidad para resistir a los intentos de manipulación o de alteración de los datos relativos al tiempo de conducción. Las pruebas necesarias a este respecto serán realizadas por expertos conocedores de las técnicas más recientes en materia de manipulación.».

- 4) En el artículo 12:
 - a) el apartado 2 se sustituirá por el siguiente texto:

«2. El instalador o taller autorizado pondrá una marca especial en los precintos que aplique e introducirá asimismo los datos electrónicos de seguridad que deberán permitir los controles de autenticación de los aparatos de control de conformidad con el anexo I B. Las autoridades competentes de cada Estado miembro llevarán un registro de las marcas y de los datos electrónicos de seguridad utilizados.»;
 - b) en el apartado 3 se añadirán los términos «y de los datos electrónicos de seguridad» después de la palabra «marcas»;

⁽¹⁾ DO L 197 de 18.7.1987, p. 33.

⁽²⁾ DO L 325 de 29.11.1988, p. 55.

- c) en el apartado 4 se sustituirá la referencia «en el anexo I» por «en los anexos I y I B».

- 5) El artículo 13 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 13

El empresario y los conductores velarán por el buen funcionamiento y la correcta utilización del aparato de control, por una parte, y por otra, de la tarjeta de conductor en caso de que el conductor deba conducir un vehículo provisto de un aparato de control conforme a lo dispuesto en el anexo I B.».

- 6) En el artículo 14:

- a) el apartado 1 se sustituirá por el texto siguiente:

«1. El empresario entregará a los conductores de vehículos provistos de un aparato de control conforme a lo dispuesto en el anexo I un número suficiente de hojas de registro, habida cuenta del carácter individual de dichas hojas, de la duración del servicio y de la obligación de sustituir, en su caso, las hojas estropeadas o que hubiere retirado un agente encargado del control. El empresario únicamente facilitará a los conductores hojas de un modelo homologado que puedan utilizarse en el aparato instalado en el vehículo.

En caso de que el vehículo esté provisto de un aparato de control conforme a lo dispuesto en el anexo I B, el empresario y el conductor velarán por que, en caso de control y teniendo en cuenta la duración del servicio, pueda efectuarse correctamente la impresión previa orden a que se refiere el anexo I B.»;

- b) se añadirán los siguientes apartados:

«3. La tarjeta de conductor, tal como se define en el anexo I B, será expedida, a petición del conductor, por el organismo competente del Estado miembro en el que el conductor tenga su residencia normal.

Un Estado miembro podrá exigir que todo conductor sujeto a lo dispuesto en el Reglamento (CEE) n° 3820/85 que tenga su residencia normal en su territorio esté en posesión de la tarjeta de conductor.

- a) A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por «residencia normal» el lugar en que una persona vive habitualmente, es decir, durante un mínimo de 185 días por año civil, por razón de vínculos personales y profesionales o, en el caso de una persona sin vínculos profesionales, por razón de vínculos personales que revelen la existencia de lazos estrechos entre dicha persona y el lugar en que habite.

Sin embargo, la residencia normal de una persona cuyos vínculos profesionales estén situados en un lugar distinto del de sus vínculos personales y que, por ello, se vea obligada a residir alternativamente en lugares diferentes situados en dos o más Estados miembros, se considerará situada en el lugar de sus vínculos personales, siempre que regrese a tal lugar regularmente. No será necesario cumplir esta última condición cuando la persona resida en un Estado miembro con objeto de llevar a cabo una misión de una duración determinada.

- b) Los conductores aportarán la prueba de su lugar de residencia normal por cualquier medio, en particular mediante la presentación del documento de identidad o de cualquier otro documento válido.
- c) En caso de que las autoridades competentes del Estado miembro de expedición de la tarjeta de conductor duden de la validez de la declaración de la residencia normal efectuada con arreglo a la letra b), o para la realización de determinados controles específicos, podrán exigir elementos de información o pruebas adicionales.

4. a) El organismo competente del Estado miembro personalizará la tarjeta de conductor con arreglo a lo dispuesto en el anexo I B.

El plazo de validez administrativa de la tarjeta de conductor no podrá ser superior a cinco años.

El conductor sólo podrá ser titular de una tarjeta de conductor. Sólo estará autorizado a utilizar su propia tarjeta de conductor personalizada. No utilizará una tarjeta de conductor defectuosa o cuyo plazo de validez haya caducado.

Cuando se expida una nueva tarjeta al conductor en sustitución de una antigua, la nueva tarjeta tendrá el mismo número de expedición de la tarjeta de conductor, pero el índice se aumentará en una unidad. El organismo expedidor conservará un registro de las tarjetas perdidas o defectuosas.

En caso de deterioro, mal funcionamiento, extravío o robo de la tarjeta de conductor, el organismo proporcionará una tarjeta que sustituya a la antigua en un plazo de cinco días hábiles a partir de la recepción de una solicitud motivada a tal efecto.

En caso de solicitud de renovación de una tarjeta de conductor cuyo plazo de validez se aproxime a su término, el organismo proporcionará una nueva tarjeta antes de la fecha de caducidad, a condición de que la correspondiente solicitud le sea presentada dentro de los plazos previstos en el párrafo segundo del apartado 1 del artículo 15.

b) Únicamente se expedirán tarjetas de conductor a aquellos solicitantes que estén sujetos a lo dispuesto en el Reglamento (CEE) n° 3820/85.

c) La tarjeta de conductor será personal. No podrá ser objeto, durante su plazo de validez administrativa, de retirada o suspensión bajo ningún concepto, a menos que el organismo competente de un Estado miembro constate que la tarjeta ha sido falsificada, que el conductor utiliza una tarjeta de la que no es titular o que se ha obtenido la tarjeta con declaraciones falsas o documentos falsificados. En caso de que fuese un Estado miembro distinto del Estado miembro que expidió la tarjeta el que adoptase las medidas de suspensión o de retirada antes mencionadas, aquél remitirá la tarjeta a los organismos del Estado miembro que la expidieron, indicando las razones de tal restitución.

d) Se reconocerán mutuamente las tarjetas de conductor expedidas por los Estados miembros.

Quando el titular de una tarjeta de conductor válida expedida por un Estado miembro haya fijado su residencia normal en otro Estado miembro, podrá solicitar que se le canjee la tarjeta por otra tarjeta de conductor equivalente; corresponderá al Estado miembro que efectúe el canje comprobar, si fuese necesario, si la tarjeta presentada es todavía realmente válida.

Los Estados miembros que efectúen un canje remitirán la antigua tarjeta a los organismos del Estado miembro que la emitieron e indicarán las razones de dicha restitución.

e) Cuando un Estado miembro sustituya o canjee una tarjeta de conductor, se registrará en este Estado miembro esta sustitución o este canje, así como toda sustitución o renovación posterior.

f) Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para evitar cualquier riesgo de falsificación de las tarjetas de conductor.

5. Los Estados miembros velarán por que los datos necesarios para el control de cumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento (CEE) n° 3820/85 y en la Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad (*), y registrados por los aparatos de control con arreglo a lo dispuesto en el anexo I B del presente Reglamento, se mantengan en la memoria durante un

mínimo de 365 días a partir de la fecha de su registro, y puedan hacerse disponibles en condiciones que garanticen la seguridad y la exactitud de dichos datos.

(*) DO L 57 de 2.3.1992, p. 27.».

7) En el artículo 15:

a) en el apartado 1:

— se añadirá el párrafo siguiente a continuación del primero:

«Cuando los conductores deseen renovar su tarjeta de conductor, deberán solicitar dicha renovación ante los organismos competentes del Estado miembro en que tengan su residencia normal, a más tardar quince días hábiles antes de la fecha de caducidad de la tarjeta.»;

— se añadirá el párrafo siguiente después del párrafo tercero:

«En caso de deterioro, mal funcionamiento, extravío o robo de la tarjeta de conductor, los conductores deberán solicitar en un plazo de siete días la sustitución de la misma a los organismos competentes del Estado miembro en que tengan su residencia normal.»;

b) el apartado 4 se sustituirá por el texto siguiente:

«4. Cada Estado miembro podrá permitir que, en los vehículos matriculados en su territorio, los períodos de tiempo contemplados en las letras b) y c) del segundo guión del apartado 3 se registren con el signo □.»;

c) se añadirá el apartado siguiente:

«5. *bis* El conductor introducirá en el aparato de control conforme al anexo I B el símbolo del país en el que comience y del país en el que termine su período de trabajo diario. No obstante, un Estado miembro podrá obligar a los conductores de vehículos que efectúen un transporte interior en su territorio a que añadan al símbolo del país especificaciones geográficas más detalladas, siempre que dicho Estado miembro las haya notificado a la Comisión antes del 1 de abril de 1998 y que su número no sea superior a veinte.

Será el conductor quien active las citadas entradas de datos, que podrán ser bien totalmente manuales o bien automáticas cuando el aparato de control esté conectado a un sistema de localización por satélite.»;

d) en el primer párrafo del apartado 6 se añaden, al comienzo de la frase, después de la palabra «aparato», las palabras «de control definido en el anexo I»;

e) el apartado 7 se sustituye por el texto siguiente:

«7. Cuando el conductor conduzca un vehículo provisto de un aparato de control conforme al anexo I, deberá estar en condiciones de presentar, siempre que lo soliciten los agentes de control:

- las hojas de registro de la semana en curso y, en cualquier caso, la hoja del último día de la semana anterior en el que condujo,
- la tarjeta de conductor, en el caso de que sea titular de dicha tarjeta, y
- los documentos de impresión salidos del aparato de control definido en el anexo I B, en el caso de que el conductor haya conducido un vehículo provisto de tal aparato de control durante el período mencionado en el primer guión.

Cuando el conductor conduzca un vehículo provisto de un aparato de control conforme al anexo I B, deberá estar en condiciones de presentar, siempre que lo soliciten los agentes de control:

- la tarjeta de conductor de la que sea titular, y
- las hojas de registro correspondientes al mismo período mencionado en el primer guión del párrafo primero, en el caso de que el conductor haya conducido durante este período un vehículo provisto de un aparato de control conforme al anexo I.

Un agente habilitado al efecto podrá controlar el cumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento (CEE) n° 3820/85 mediante el análisis de las hojas de registro, de los datos visualizados o impresos que hayan sido registrados por el aparato de control o mediante la tarjeta de conductor y, en su defecto, mediante el análisis de cualquier otro documento probatorio que permita justificar el incumplimiento de una disposición como las contempladas en los apartados 2 y 3 del artículo 16.»;

f) se añadirá el nuevo apartado siguiente:

«8. Queda prohibido falsificar, ocultar o destruir los datos contenidos en la hoja de registro, los datos almacenados en el aparato de control o en la tarjeta de conductor, así como los documentos de impresión salidos del aparato de control definido en el anexo I B. Queda asimismo

prohibido manipular el aparato de control, la hoja de registro o la tarjeta de conductor de forma que los registros o los documentos de impresión se falseen, queden inaccesibles o se destruyan. En el vehículo no podrá existir ningún dispositivo que pueda utilizarse con tal fin.».

8) En el artículo 16:

a) el apartado 2 se sustituirá por el siguiente texto:

«2. Durante el período de avería o de mal funcionamiento del aparato de control, los conductores deberán indicar los datos relativos a los bloques de tiempos, en la medida en que el aparato de control ya no los registre o imprima correctamente en la hoja u hojas de registro o en una hoja *ad hoc* que deberá adjuntarse bien a la hoja de registro, bien a la tarjeta de conductor.

En caso de extravío, robo, deterioro o mal funcionamiento de su tarjeta, el conductor imprimirá al final del viaje las indicaciones relativas a los bloques de tiempos registrados por el aparato de control y hará constar en este documento los elementos necesarios para identificarlo (número de tarjeta de conductor o apellido o número del permiso de conducción), además de su firma»;

b) se añadirá el siguiente nuevo apartado:

«3. En caso de deterioro o de mal funcionamiento de su tarjeta, el conductor la devolverá al organismo competente del Estado miembro en que tenga su residencia normal. El robo de la tarjeta de conductor deberá ser debidamente denunciado ante los organismos competentes del Estado en que se haya producido el robo.

El extravío de la tarjeta de conductor deberá ser debidamente declarado ante los organismos competentes del Estado que la haya expedido y ante los del Estado miembro de residencia normal, en caso de que se tratara de Estados diferentes.

El conductor podrá continuar conduciendo sin tarjeta personal durante un período máximo de quince días naturales, o durante un período más largo si fuera necesario que el vehículo volviera a la sede de la empresa, siempre y cuando pueda justificar la imposibilidad de presentar o de utilizar su tarjeta durante ese período.

En el caso de que los organismos competentes del Estado miembro en que el conductor tenga su residencia normal sean distintos de aquellos que hayan expedido su tarjeta y que dichos organismos deban efectuar la renovación, sustitución o cambio de la tarjeta de conductor, comunicarán al organismo que haya expedido la antigua tarjeta los motivos exactos de su renovación, sustitución o cambio.».

9) El artículo 17 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 17

1. Las modificaciones necesarias para la adaptación de los anexos al progreso técnico se adoptarán con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 18.

2. Con arreglo al mismo procedimiento se adoptarán, a la mayor brevedad y a ser posible antes del 1 de julio de 1998, las especificaciones técnicas relativas a los siguientes puntos del anexo I B:

a) capítulo II:

- punto 14 de la letra d):
visualización e impresión de los fallos del aparato de control,
- punto 15 de la letra d):
visualización e impresión de los fallos de la tarjeta de conductor,
- punto 18 de la letra d):
visualización e impresión de informes de síntesis;

b) capítulo III

- punto 6.3 de la letra a):
normas aplicables para la protección de los dispositivos electrónicos de los vehículos contra interferencias eléctricas y campos magnéticos,
- punto 6.5 de la letra a):
protección (seguridad) de la totalidad del sistema,
- punto 1 de la letra c):
señales de advertencia de funcionamientos internos defectuosos del aparato de control,
- punto 5 de la letra c):
modelo para las señales de advertencia,
- letra f):
tolerancias máximas;

c) letra A del capítulo IV:

- punto 4:
normas,
- punto 5:
seguridad, con inclusión de la protección de los datos,
- punto 6:
variación térmica,
- punto 8:
características eléctricas,

— punto 9:
estructura lógica de la tarjeta,

— punto 10:
funciones y mandos,

— punto 11:
ficheros elementales;

y letra B del capítulo IV;

d) capítulo V:

impresora e impresiones normalizadas.».

10) El artículo 18 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 18

1. Cuando se haga referencia al procedimiento establecido en el presente artículo, la Comisión estará asistida por un Comité compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión.

2. El Representante de la Comisión presentará al Comité un proyecto de las medidas que deban tomarse. El Comité emitirá su dictamen sobre dicho proyecto en un plazo que el presidente podrá determinar en función de la urgencia de la cuestión de que se trate. El dictamen se emitirá según la mayoría prevista en el apartado 2 del artículo 148 del Tratado para adoptar aquellas decisiones que el Consejo deba tomar a propuesta de la Comisión. Con motivo de la votación en el Comité, los votos de los representantes de los Estados miembros se ponderarán de la manera definida en el artículo anteriormente citado. El presidente no tomará parte en la votación.

3. a) La Comisión adoptará las medidas previstas cuando sean conformes al dictamen del Comité.

b) Cuando las medidas previstas no sean conformes al dictamen del Comité o en caso de ausencia de dictamen, la Comisión someterá sin demora al Consejo una propuesta relativa a las medidas que deban tomarse. El Consejo se pronunciará por mayoría cualificada.

Si transcurrido un plazo de tres meses a partir del momento en que la propuesta se haya sometido al Consejo, éste no se hubiere pronunciado, la Comisión adoptará las medidas propuestas.».

11) Se añadirá el anexo I B que figura como anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

1. a) Los vehículos que se pongan en circulación por primera vez transcurridos más de veinticuatro meses desde la fecha de publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* del acto que deberá adoptarse en virtud del apartado 2 del artículo 17 del Reglamento (CEE) n° 3821/85, modificado en virtud del apartado 2 del Reglamento, deberán estar equipados con un aparato de control conforme a los requisitos del anexo I B del Reglamento (CEE) n° 3821/85.

b) A partir de la fecha de entrada en vigor de lo dispuesto en la letra a), los vehículos destinados al transporte de personas que contengan, además del asiento del conductor, más de ocho plazas sentadas y cuyo peso máximo supere las diez toneladas, así como los vehículos destinados al transporte de mercancías cuyo peso máximo supere las doce toneladas, matriculados por primera vez a partir del 1 de enero de 1996, estarán sujetos, en la medida en que la transmisión de las señales se efectúe por completo eléctricamente hacia el aparato de control con el que estén equipados, a lo dispuesto en el anexo I B del Reglamento (CEE) n° 3821/85 cuando se proceda a la sustitución del citado aparato.

2. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para poder expedir las tarjetas de conductor a más tardar veintidós meses después de la fecha de publicación del acto al que se refiere la letra a) del apartado 1.

3. En caso de que en el plazo de doce meses a partir de la fecha de publicación del acto al que se refiere el apartado 1 no se hubiera concedido ninguna homologación CE a un aparato de control conforme a los requisitos del anexo I B del Reglamento (CEE) n° 3821/85, la Comisión presentará al Consejo una propuesta con el fin de prorrogar los plazos previstos en los apartados 1 y 2.

4. Los conductores que, con anterioridad a la fecha prevista en el apartado 2, conduzcan un vehículo equipado con un aparato de control conforme a los requisitos del anexo I B del Reglamento (CEE) n° 3821/85 y a los que los organismos competentes todavía no hayan podido expedir la tarjeta de conductor, imprimirán, al término de su período de trabajo diario, las indicaciones relativas a los bloques de tiempos registrados por el aparato de control, indicarán en el documento de impresión los elementos necesarios para identificarlos (apellido o número de permiso de conducción) y lo firmarán.

Artículo 3

La Directiva 88/599/CEE quedará modificada como sigue:

1) El apartado 2 del artículo 3 se sustituirá por el texto siguiente:

«2. Los controles en carretera incluirán los siguientes elementos:

- períodos diarios de conducción, interrupciones y períodos de descanso diarios. En caso de irregularidades manifiestas, incluirán también las hojas correspondientes a los registros de las jornadas precedentes que deben hallarse a bordo del vehículo, de conformidad con el apartado 7 del artículo 15 del Reglamento (CEE) n° 3821/85, modificado por el Reglamento (CE) n° . . ./98 (*), o los datos correspondientes a ese mismo período, memorizados en la tarjeta de conductor o en la memoria del aparato de control que se ajuste(n) a lo dispuesto en el anexo I B;
- en su caso, para el período contemplado en el apartado 7 del artículo 15 del Reglamento (CEE) n° 8321/85, los posibles rebasamientos de la velocidad máxima autorizada del vehículo, definidos como todo período de más de un minuto durante el que la velocidad del vehículo sea superior a 90 km/h para los vehículos de la categoría N₃ o de 105 km/h para los vehículos de la categoría M₃, entendiéndose las categorías N₃ y M₃ tal como se definen en el anexo I de la Directiva 70/156/CEE (**);
- en su caso, las velocidades instantáneas del vehículo registradas por el aparato de control durante, a lo sumo, la últimas veinticuatro horas de utilización del vehículo;
- en su caso, el último de descanso semanal;
- el correcto funcionamiento del aparato de control (verificación de posibles manipulaciones del aparato, de la tarjeta de conductor o de las hojas de registro), o, en su caso, la presencia de documentos contemplados en el apartado 5 del artículo 14 del Reglamento (CEE) n° 3820/85.

(*) Reglamento (CE) n° . . ./98 del Consejo de por el que se modifica el Reglamento (CEE) n° 3821/85 sobre el aparato de control en el sector de los transportes por carretera y la Directiva 88/599/CEE sobre los procedimientos de aplicación de los Reglamentos (CEE) n° 3820/85 y (CEE) n° 3821/85 (DO L . . .).

(**) Directiva 70/156/CEE del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques (DO L 42 de 23.2.1970, p. 1). Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 97/27/CE (DO L 233 de 25.8.1997, p. 1).».

2) El apartado 3 del artículo 4 se sustituirá por el texto siguiente:

«3. A los efectos del presente artículo, los controles que las autoridades competentes efectúen en sus propios locales, basados en los documentos o en los

datos pertinentes remitidos por las empresas a petición de dichas autoridades, tendrán la misma consideración que los controles que se lleven a cabo en los locales de las empresas.».

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

Hecho en . . ., el

Artículo 4

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Por el Consejo

El Presidente

ANEXO

«ANEXO I B

CONDICIONES DE FABRICACIÓN, ENSAYO, INSTALACIÓN Y CONTROL

I. DEFINICIONES

A los efectos del presente anexo, se entenderá por

a) **Aparato de control**

La totalidad del aparato destinado a ser instalado en vehículos de carretera, para indicar, registrar y almacenar automática o semiautomáticamente datos acerca de la marcha de dichos vehículos y de determinados tiempos de trabajo de sus conductores. Dicho aparato incluye cables, sensores, un dispositivo de almacenamiento electrónico de información relativa al conductor, un (dos) lector(es) de tarjetas para la inserción de una o dos tarjetas de conductor con memoria, una impresora integrada o externa, instrumentos de visualización, aparatos para transferir datos, aparatos activables para visualizar e imprimir información, así como un aparato para introducir los lugares de inicio y final del período de trabajo diario.

b) **Memoria**

Un sistema de almacenamiento electrónico, incorporado en el aparato de control, capaz de almacenar los datos correspondientes a un mínimo de 365 días civiles del aparato de control. La memoria deberá estar protegida de manera que se prohíba el acceso a la misma a terceros no autorizados, se excluya la manipulación de la información y se detecte cualquier tentativa en ese sentido.

c) **Tarjeta (con memoria) de conductor**

Un dispositivo extraíble de transferencia y almacenamiento de información que las autoridades de los Estados miembros asignarán a cada conductor con el fin de identificarlo y de registrar datos esenciales; el formato y las especificaciones técnicas de la tarjeta (con memoria) de conductor se ajustarán a los requisitos del capítulo IV del presente anexo.

d) **Constante del aparato de control**

La característica numérica que da el valor de la señal de entrada necesaria para obtener la indicación y el registro de una distancia recorrida en 1 km; dicha constante deberá expresarse, bien en revoluciones por kilómetro ($k = \dots \text{ rev/km}$), bien en impulsos por kilómetro ($k = \dots \text{ imp/km}$).

e) **Coefficiente característico del vehículo**

La característica numérica que da el valor de la señal de salida emitida por la pieza prevista en el vehículo para su conexión con el aparato de control (toma de salida de la caja de cambio en algunos casos, rueda del vehículo en otros casos), cuando el vehículo recorre la distancia de 1 km, medida en condiciones normales de ensayo [véase la letra e) del capítulo VII]; el coeficiente característico se expresa, bien en revoluciones por kilómetro ($k = \dots \text{ rev/km}$), bien en impulsos por kilómetro ($k = \dots \text{ imp/km}$).

f) **Circunferencia efectiva de los neumáticos de las ruedas**

La media de las distancias recorridas por cada una de las ruedas que arrastran el vehículo (ruedas motrices) al realizar una rotación completa; la medida de dichas distancias deberá hacerse en condiciones normales de ensayo [véase la letra e) del capítulo VII], y se expresará en la forma « $l = \dots \text{ mm}$ », en su caso, podrá basarse la medida de estas distancias en un cálculo teórico que tenga en cuenta el reparto del peso máximo autorizado sobre los ejes.

g) **Tarjeta del centro de ensayo (con memoria)**

Un dispositivo extraíble de transferencia y almacenamiento de datos, que se utilizará en el lector de tarjetas del aparato de control, asignado por las autoridades de los Estados miembros a los organismos que ellas autoricen; esta tarjeta con memoria identifica al organismo y permite el ensayo, calibrado y programación del aparato de control.

h) Tarjeta de control (con memoria)

Un dispositivo extraíble de transferencia y almacenamiento de datos, que se utilizará en el lector de tarjetas del aparato de control, asignado por las autoridades de los Estados miembros a las autoridades competentes para que tengan acceso a la información almacenada en la memoria o en las tarjetas de conductor a efectos de su lectura, impresión o transferencia.

i) Tarjeta de la empresa (con memoria)

Un dispositivo extraíble de transferencia y almacenamiento de datos, asignado por las autoridades de los Estados miembros al propietario de vehículos provistos del aparato de control.

La tarjeta con memoria de la empresa permitirá visualizar, transferir e imprimir la información que se encuentre almacenada en el aparato o aparatos de control instalado(s) en el vehículo o vehículos perteneciente(s) a la empresa.

j) Día civil

Un día comprendido entre las 0.00 y las 24.00 horas. Todos los días se referirán al tiempo universal coordinado.

k) Transferencia

La copia de una parte o de la totalidad de un conjunto de datos almacenados en la memoria del vehículo o en la memoria de la tarjeta de conductor.

La transferencia no podrá modificar ni borrar ninguno de los datos almacenados.

Los datos transferidos estarán protegidos de manera que puedan detectarse las tentativas de manipulación de los mismos; se deberá poder autenticar el origen de los datos transferidos.

Los datos transferidos se conservarán en un formato que toda persona autorizada pueda utilizar.

l) Identificación del vehículo

Número o números que permita(n) identificar el vehículo basándose en su número de bastidor "VIN" o en su número de matrícula "VRN".

II. CARACTERÍSTICAS GENERALES Y FUNCIONES DEL APARATO DE CONTROL

El aparato deberá ser capaz de registrar, almacenar, visualizar e imprimir los elementos siguientes:

a) Registro y almacenamiento en la memoria

1. distancia recorrida por el vehículo con un margen de error de 1 km;
2. velocidad del vehículo:
 - 2.1. velocidad instantánea del vehículo con una frecuencia de medida de 1s durante las últimas 24 horas de utilización del vehículo;
 - 2.2. rebasamiento de la velocidad máxima autorizada definida como todo período de más de 1 minuto durante el que la velocidad del vehículo rebase los 90 km/h, para los vehículos N₃, o los 105 km/h, para los vehículos M₃, (con hora, fecha, velocidad máxima y velocidad media durante este período);
3. tiempos de conducción (horas y fechas), con un margen de error de 1 minuto;
4. otros tiempos de trabajo o de disponibilidad (horas y fechas) con un margen de error de 1 minuto;
5. interrupciones de trabajo y tiempos de descanso diarios (horas y fechas) con un margen de error de 1 minuto;
6. en el caso de aparatos electrónicos de control que funcionan por medio de señales eléctricas transmitidas por el sensor de distancia y de velocidad, toda interrupción de más de 100 milisegundos de la alimentación de energía del aparato de control (exceptuando la iluminación), de la alimentación de energía del sensor de distancia y de velocidad y toda interrupción de la señal al sensor de distancia y de velocidad, con fecha, hora, duración y número de expedición de la tarjeta de conductor;

7. el número de expedición de la tarjeta de conductor con fechas y horas de inserción y extracción de la tarjeta;
8. por cada tarjeta de conductor que se inserte por vez primera después de haber sido utilizada en otro aparato de control:
 - el tiempo de conducción actualizado desde la última interrupción o el último tiempo de descanso;
 - el tiempo de conducción total del día después del último tiempo de descanso de al menos 8 horas;
 - los tiempos de conducción del día entre dos tiempos de descanso de al menos 8 horas durante los 27 días civiles anteriores con fecha, hora y duración;
 - el total de los tiempos de conducción de la semana en curso y de la semana anterior y el total de los tiempos de conducción de las dos semanas anteriores completas;
 - los tiempos de descanso de al menos 8 horas de duración correspondientes al día y a los 27 días civiles precedentes, en cada caso con fecha, hora y duración;
 - identificación (VRN) de los vehículos conducidos;
9. fecha, hora y duración de la conducción sin tarjeta de conductor insertada o con tarjeta con fallos de funcionamiento;
10. los datos relativos a los lugares de inicio y final del tiempo de trabajo diario que se hayan registrado;
11. los fallos del aparato de control que puedan detectarse automáticamente, con indicación de la fecha, la hora y el número de expedición de la tarjeta de conductor;
12. los fallos de la tarjeta de conductor con indicación de la fecha, la hora y el número de expedición de la tarjeta de conductor;
13. el número de la tarjeta con memoria del taller o del instalador autorizado con indicación de la fecha, como mínimo, de la última inspección de instalación y/o de la última inspección periódica del aparato de control de acuerdo con las letras c) y d) del capítulo VII;
14. el número de la tarjeta de control con indicación de la fecha de su inserción y el tipo de control (visualización, impresión, transferencia). Cuando se trate de transferencias debería registrarse el período transferido;
15. el ajuste de la hora con indicación de la fecha, la hora y el número de expedición de la tarjeta;
16. el régimen de conducción (conducción en solitario/en equipo — conductor/conductor).

b) Almacenamiento en la tarjeta de conductor

1. Los datos esenciales de los tiempos enumerados en los números 3, 4 y 5 de la letra a), durante un período que comprenda al menos los 28 últimos días civiles junto con la identificación “VRN” del vehículo conducido y los datos correspondientes a los números 10, 14 y 16 de la letra a).
2. Los acontecimientos y fallos mencionados en los números 6, 11 y 15 de la letra a) con la identificación “VRN” del vehículo conducido.
 - 2.1. La fecha y la hora de inserción y extracción de la tarjeta de conductor y la distancia recorrida en el tiempo correspondiente.
 - 2.2. La fecha y la hora de inserción y extracción de la tarjeta del segundo conductor con el número de expedición de la misma.
3. Los registros y los almacenamientos en la tarjeta de conductor deben efectuarse de tal modo que no sea posible falsificar los datos.

c) Registro y almacenamiento de datos relativos a dos conductores

En el caso de vehículos utilizados por dos conductores, el tiempo de conducción que figura en el número 3 de la letra a) del capítulo II debe registrarse y almacenarse en la tarjeta del conductor que conduzca el vehículo. El aparato debe registrar y almacenar en la memoria y en las tarjetas de ambos conductores, simultáneamente pero de forma diferenciada, la información contemplada en los números 4 y 5 de la letra a).

d) Opciones de visualización e impresión para usuarios autorizados

1. El número de expedición de la tarjeta de conductor y su fecha de expiración.
2. Nombre y apellidos del conductor titular de la tarjeta.
3. El tiempo de conducción actualizado desde la última interrupción o el último tiempo de descanso efectuado por el conductor.
4. El tiempo de conducción total del día después del último descanso de al menos 8 horas.
5. Los tiempos de conducción del día entre dos períodos de descanso de al menos 8 horas durante los 27 días civiles de conducción anteriores, con fecha, hora y duración.
6. El total de los tiempos de conducción de la semana en curso y de la semana anterior y el total de los tiempos de conducción de las dos semanas anteriores completas.
7. Los demás tiempos de trabajo y de disponibilidad.
8. Los tiempos de descanso de al menos 8 horas de duración correspondientes al día y a los 27 días precedentes, en cada caso con fecha, hora y duración.
9. La identificación "VRN" de los vehículos conducidos por el conductor durante al menos los últimos 28 días civiles, con la distancia recorrida por vehículo y por día, la hora de la primera inserción y de la última extracción de la tarjeta de conductor y la hora de cambio de vehículo.
10. El ajuste de la hora, con fecha, hora y número de expedición de la tarjeta de conductor.
11. La interrupción de la alimentación de energía del aparato de control, con fecha, hora y duración de la misma y número de expedición de la tarjeta de conductor (según la definición del número 6 de la letra a).
12. La interrupción de la conexión entre el sensor y el vehículo, con fecha, hora y duración de la interrupción y número de expedición de la tarjeta de conductor (según la definición del número 6 de la letra a).
13. La identificación "VIN" o "VRN" del vehículo conducido.
14. Los tiempos de conducción sin tarjeta de conductor según la definición del número 9 de la letra a) correspondiente a los últimos 28 días civiles.
15. Los datos detallados almacenados acerca del conductor [según la definición de la letra c)].
16. Los datos relativos a los lugares de inicio y final del tiempo de trabajo diario que se hayan registrado.
17. Los fallos del aparato de control que puedan detectarse automáticamente, con fecha, hora y número de expedición de la tarjeta de conductor.
18. Los fallos de la tarjeta de conductor, con fecha, hora y número de expedición la tarjeta de conductor.
19. El número de la tarjeta de control, con indicación de la fecha de inserción de dicha tarjeta y el tipo de control (visualización, impresión, transferencia). Cuando se trate de transferencias debe registrarse el período transferido.
20. El rebasamiento de la velocidad máxima autorizada, según la definición del punto 2.2 de la letra a), con indicación de la fecha, la hora y el número de expedición de la tarjeta de conductor correspondiente al período de la semana en curso y, en cualquier caso, con inclusión del último día de la semana anterior.
21. Los informes de síntesis que permitan, en particular, controlar el cumplimiento de los Reglamentos (CEE) n° 3820/85 y (CEE) n° 3821/85 así como de la Directiva 88/599/CEE.

III. CONDICIONES DE FABRICACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DEL APARATO DE CONTROL**a) Generalidades**

- 1.1. La inclusión, en el aparato de control, o la conexión al mismo de dispositivos, tanto si han sido aprobados como si no lo han sido, no deberá interferir o poder interferir en el correcto funcionamiento del aparato de control. Éste deberá someterse a aprobación, junto con todos los dispositivos incluidos.

- 1.2. El aparato de control deberá poder funcionar correctamente bajo cualquier condición climática habitual en el territorio de la Comunidad.

2. *Materiales*

- 2.1. Todos los elementos que formen parte del aparato de control deberán estar fabricados con materiales de estabilidad y resistencia mecánica suficientes y de características eléctricas y magnéticas invariables.
- 2.2. Todo cambio de un elemento del aparato de control o de la naturaleza de los materiales empleados en su fabricación deberá ser aprobado antes de su utilización por la autoridad que haya homologado el aparato.

3. *Medida de la distancia recorrida*

La distancia recorrida podrá medirse y registrarse:

- bien de forma que se incluyan los movimientos en marcha adelante y en marcha atrás,
- bien de forma que se incluyan solamente los movimientos en marcha adelante.

El posible registro de las maniobras de marcha atrás no debe influir en modo alguno en la claridad y precisión de los demás registros.

4. *Medida de la velocidad*

- 4.1. El margen de la medida de la velocidad se establecerá en el certificado de homologación del modelo.
- 4.2. La frecuencia propia y la amortiguación del dispositivo de medida deberán tener características tales que los dispositivos indicador y registrador de la velocidad puedan, en el margen de medida, seguir las aceleraciones de hasta 2 m/s^2 , dentro de los límites de tolerancia admitidos.

5. *Medida de la hora (reloj)*

La hora se expresará de forma digital y se ajustará, si fuera necesario, en el taller autorizado. La hora del reloj interno corresponderá al tiempo universal coordinado. El conductor podrá modificar las desviaciones de la hora que indique la pantalla.

- 5.1. La medida de la hora se efectuará automáticamente en el aparato de control.
- 5.2. La hora del reloj de la memoria sólo podrá reajustarse con la tarjeta de un taller autorizado insertada en el aparato.

6. *Iluminación y protección*

- 6.1. Los dispositivos indicadores del aparato deberán ir provistos de una iluminación adecuada que no deslumbre.
- 6.2. Al objeto de garantizar condiciones normales de utilización, todas las partes internas del aparato deberán estar protegidas contra la humedad y el polvo. Además, para impedir su acceso, deberán estar protegidas con fundas que puedan precintarse.
- 6.3. El aparato deberá disponer de una protección contra interferencias eléctricas y campos magnéticos que se ajuste a las normas sobre dispositivos electrónicos de los vehículos.
- 6.4. Los cables que conecten el aparato de control al transmisor deben ir protegidos por un control electrónico del tipo de un codificador de señales, capaz de detectar la presencia de cualquier dispositivo, dentro de esa parte del sistema, que no sea necesario para el funcionamiento correcto del aparato de control y que pueda evitar el funcionamiento preciso del aparato de control mediante un cortocircuito o interrupción o mediante la modificación de los datos electrónicos procedentes del sensor de velocidad y distancia, o mediante la duplicación de cualquier otro dispositivo aprobado, cuando dicho dispositivo se conecta y se pone en funcionamiento.

6.5. El sistema total, incluidas las conexiones al sensor de velocidad y de distancia, debe estar protegido contra cualquier manipulación.

6.6. El aparato de control deberá poder detectar posibles fallos.

b) Dispositivos indicadores

Las indicaciones deberán ser visibles desde el exterior del aparato de control y su lectura deberá ser clara, fácil e inequívoca incluso en caso de que haya dos conductores.

Los instrumentos deben permitir visualizar, previa petición, la información correspondiente a la letra d) del capítulo II. Esta petición de información puede realizarse de forma selectiva o secuencial.

c) Señales de advertencia

1. Una señal de una duración mínima de 30 segundos advertirá al conductor de que está utilizando el vehículo:
 - sin haber insertado su tarjeta con memoria,
 - con una tarjeta que funciona mal,
 - con la tarjeta insertada en la ranura equivocada,
 - cuando el aparato de control haya detectado uno o varios funcionamientos internos defectuosos y, en particular, los contemplados en los números 17 y 18 de la letra d) del capítulo II,
 - efectuando un rebasamiento de la velocidad máxima autorizada según se define en el punto 2.2 de la letra a) del capítulo II.
2. Una señal de advertencia al conductor antes de superar las 4 horas y media de período máximo de conducción y las 9 horas de tiempo de conducción diario, 15 minutos antes y en el momento de rebasar el límite.
3. Una señal de advertencia al conductor, 15 minutos antes y en el momento de dejar de cumplir el período de descanso diario de 8 horas en las últimas 24 horas.
4. A petición del propietario del vehículo se podrán instalar señales de advertencia adicionales.

5. Modelo para las señales de advertencia

Las señales de advertencia serán de tipo acústico, visual o una combinación de ambos y deberán ser perfectamente reconocibles para el usuario.

d) Memoria

1. El almacenamiento de tiempos de acuerdo con los números 3, 4 y 5 de la letra a) del capítulo II deberá realizarse siempre que se produzcan cambios en las actividades o en el régimen.
2. El tiempo de conducción siempre deberá almacenarse automáticamente mientras el vehículo esté en movimiento.
3. Los demás tiempos indicados en el segundo párrafo de la letra b) y en las letras c) y d) del apartado 3 del artículo 15 del Reglamento deberán almacenarse siempre de forma independiente, en su caso accionando un selector de actividades.

e) Inscripciones

1. En la esfera del aparato de control deberán figurar las inscripciones siguientes:
 - junto a la cifra que indica la distancia, la unidad de medida de la distancia, indicada mediante la abreviatura “km”;
 - junto a la cifra que indica la velocidad, la inscripción “km/h”.

2. La placa descriptiva deberá ser visible en el aparato de control y deberán figurar en ella las siguientes inscripciones:
 - nombre y apellidos y dirección del fabricante del aparato de control,
 - número del fabricante y año de fabricación del aparato,
 - marca de homologación del modelo de aparato de control,
 - la constante del aparato de control en la forma “k = . . . rev/km” o “k = . . . imp/km”,
 - opcionalmente, el margen de medida de la velocidad, en la forma indicada en el número 1.

El aparato de control deberá poder indicar asimismo estas informaciones si se solicitan.

f) Tolerancias máximas (dispositivos indicadores y registradores)

1. Las tolerancias máximas se refieren a la distancia recorrida, a la velocidad y al tiempo, y se medirán tanto en el banco de pruebas, antes de la instalación, como, en las condiciones previstas en el capítulo VII, al realizarse la instalación, durante las inspecciones periódicas y durante la utilización.
2. Las tolerancias máximas que se establecen en el aparato 1 son válidas para temperaturas extremas correspondientes a las condiciones climáticas habituales en el territorio de la Comunidad.

IV. TARJETAS CON MEMORIA

A. TARJETA DE CONDUCTOR (CON MEMORIA)

1. Inserción/extracción

El aparato de control deberá estar construido de tal modo que la tarjeta de conductor (con memoria) se fije en su posición al insertarla correctamente en el lector de tarjetas y que los datos pertinentes de la tarjeta de conductor se almacenen automáticamente en la memoria del aparato de control. La liberación de la tarjeta sólo deberá ser posible con el vehículo parado y después de haberse almacenado en la tarjeta de conductor los datos pertinentes.

2. Capacidad de memoria de la tarjeta

La tarjeta de conductor deberá tener la capacidad suficiente para almacenar al menos los datos correspondientes a 28 días civiles con arreglo a la letra c) del capítulo II para el conductor que está efectivamente al volante. Una vez llena la tarjeta de datos, los nuevos datos deberán sustituir a los más antiguos.

3. Datos visibles

La página 1 contendrá:

- a) la mención “Tarjeta de conductor”, en caracteres grandes, en la lengua o lenguas oficiales del Estado miembro que expida la tarjeta;

la mención “Tarjeta de conductor” en las demás lenguas oficiales de la Comunidad, impresas de modo que sirvan de fondo del permiso de conducción:

es:	TARJETA DE CONDUCTOR
da:	FØRERKORT
de:	FAHRERKARTE
el:	ΚΑΡΤΑ ΟΔΗΓΟΥ,
en:	DRIVER CARD
fr:	CARTE DE CONDUCTEUR
ga:	CÁRTA TIOMANAÍ

it:	CARTA DEL CONDUCENTE
nl:	BESTUURDESKAART
pt:	CARTÃO DE CONDUTOR
fi:	KULJETTAJAKORTTI
sv:	FÖRARKORT

- b) con carácter facultativo, la mención del Estado miembro que expida la tarjeta;
- c) el distintivo del Estado miembro que expida la tarjeta, impreso en negativo en un rectángulo azul rodeado de doce estrellas amarillas; los distintivos serán los siguientes:

B	Bélgica
DK	Dinamarca
D	Alemania
GR	Grecia
E	España
F	Francia
IRL	Irlanda
I	Italia
L	Luxemburgo
NL	Países Bajos
A	Austria
P	Portugal
FIN	Finlandia
S	Suecia
UK	Reino Unido

- d) las informaciones específicas de la tarjeta expedida constarán del siguiente modo:
1. el (los) apellido(s) del titular;
 2. el nombre del titular;
 3. la fecha y el lugar de nacimiento del titular;
 4. a) la fecha de expedición de la tarjeta;
b) la fecha de expiración de la tarjeta;
c) la designación de la autoridad que expide la tarjeta (puede figurar en la página 2);
d) un número distinto del que se recoge en la rúbrica 5, que sea útil para la gestión de la tarjeta (mención facultativa);
 5. a) número del permiso de conducción, incluido el número del documento de sustitución;
b) número de expedición de la tarjeta de conductor, incluido el número de índice del documento de sustitución;
 6. fotografía del titular;
 7. firma del titular;
 8. lugar de residencia normal o dirección postal del titular (mención facultativa).

Los datos correspondientes a los números 1, 2, 3, 4b, 5a y 5b se almacenarán también en la memoria de la tarjeta de conductor.

La página 2 contendrá:

- a) una explicación de las rúbricas numeradas que aparecen en las páginas 1 y 2 de la tarjeta;

b) con autorización expresa por escrito del titular, podrán incluirse también informaciones que no estén relacionadas con la gestión de la tarjeta de conductor pero sin que con ello se modifique en modo alguno la utilización del modelo como tarjeta de conductor.

MODELO COMUNITARIO DE TARJETA DE CONDUCTOR

Página 1

MS

1.

2.

3.

4a.

4b.

5a.

5b.

7.

6.

(8.)

TARJETA DEL CONDUCTOR

ESTADO MIEMBRO

4c.

(4d.)

Página 2

1.

2.

3.

4a.

4b.

4c.

4d.)

5a.

5b.

6.

7.

Appellidos

Nombre

Fecha y lugar de nacimiento

Fecha de expedición del permiso

Fecha de validez del permiso

Expedido por

No por razones administrativas nacionales

Número del permiso

Número de la tarjeta

Fotografía

Firma

(8.) Domicilio

Por favor, devolver a:

NOMBRE DE LA AUTORIDAD Y DIRECCION

EJEMPLO DE TARJETA DE CONDUCTOR SEGÚN EL MODELO COMUNITARIO: TARJETA BELGA

(Con carácter indicativo)

B

1.

2.

3.

4a.

4b.

5a.

5b.

7.

6. FOTO

BESTUURDERSKAART

KONINKRIJK BELGIË

Milano

B-9000 Gent

B

1.

2.

3.

4a.

4b.

5a.

5b.

7.

6. PHOTO

CARTE DE CONDUCTEUR

ROYAUME DE BELGIQUE

B-7000 Mons

B-1180 Uccle

4. Normas

La tarjeta de conductor y el aparato de control deberán ajustarse a las normas siguientes:

- ISO 7810
- ISO 7816-1
- ISO 7816-2
- ISO 7816-3
- proyecto de ISO 7816-4
- proyecto de ISO 10373
- las especificaciones funcionales detalladas definidas en el marco de sistemas de tarjetas identificativas destinadas a aplicaciones en transportes de superficie.

5. Seguridad, con inclusión de la protección de los datos

Los diferentes elementos constitutivos de la tarjeta de conductor tienen por objeto descartar toda posibilidad de falsificación o manipulación y detectar toda tentativa de este tipo.

6. Variación térmica

La tarjeta de conductor deberá estar en condiciones de funcionar correctamente bajo cualquier condición climática habitual en el territorio de la Comunidad.

7. Duración

La tarjeta deberá poder funcionar correctamente durante cinco años si se utiliza con arreglo a las especificaciones medioambientales y eléctricas.

8. Características eléctricas

Las características eléctricas de la tarjeta corresponderán a las especificaciones aplicables a los dispositivos electrónicos de los vehículos.

9. Estructura lógica de la tarjeta de conductor

La estructura lógica de la tarjeta se define de forma que se garantice su correcto funcionamiento y su compatibilidad con cualquier aparato de control que se ajuste al presente anexo.

10. Funciones y mandos

Las funciones y mandos de la tarjeta abarcan el conjunto de funciones contempladas en la letra c) del capítulo I y en la letra b) del capítulo II.

11. Ficheros elementales

Los ficheros elementales se especifican en el marco de las normas previstas en el punto 4.

12. Disposiciones especiales

Prevía consulta a la Comisión, los Estados miembros podrán añadir colores o marcas tales como símbolos nacionales y características de seguridad, sin perjuicio de las demás disposiciones del presente anexo.

B. TARJETA DEL CENTRO DE ENSAYO (CON MEMORIA), TARJETA DE CONTROL (CON MEMORIA) Y TARJETA DE LA EMPRESA (CON MEMORIA)

Las tarjetas (con memoria) del centro de ensayo, de control y de la empresa se especificarán de tal forma que funcionen correctamente en el marco de la aplicación prevista en las letras g), h) e i), respectivamente, del capítulo I y que sean compatibles con cualquier aparato de control que se ajuste a lo dispuesto en el presente anexo. La estructura de estas tarjetas estará diseñada de tal forma que sólo permitan el acceso del usuario autorizado en el marco estricto de las funciones que cada una de las tarjetas está destinada a cumplir.

V. IMPRESORA E IMPRESIONES NORMALIZADAS

1. Las impresoras estarán diseñadas de tal forma que faciliten los documentos de impresión a que se refiere la letra d) del capítulo II con la definición necesaria para evitar ambigüedades en la lectura. Los documentos de impresión deberán ser perfectamente legibles e identificables en condiciones normales de conservación durante, al menos, un año.

Deberán conservar sus dimensiones y registros en condiciones normales de higrometría y temperatura.

Además, deberá ser posible incluir en los citados documentos inscripciones adicionales hechas a mano, tales como la firma del conductor.

2. La capacidad mínima de los documentos de impresión, con independencia de su forma, deberá permitir que se impriman las informaciones a que se refiere la letra d) del capítulo II.

En caso de que deban unirse varios documentos de impresión con el fin de aumentar la capacidad de impresión, las conexiones entre los diferentes documentos deberán efectuarse de modo que los datos que figuren en ellas no presenten interrupciones que puedan dificultar la interpretación de los mismos.

VI. INSTALACIÓN DEL APARATO DE CONTROL

a) **Instalación**

1. El aparato de control deberá estar protegido contra todo deterioro accidental.
2. El personal autorizado deberá poder adaptar la constante del aparato de control al coeficiente característico del vehículo mediante un dispositivo adecuado llamado adaptador.

Los vehículos con dos o más multiplicaciones de eje deberán ir provistos de un dispositivo de conmutación que acomode estas multiplicaciones automáticamente a aquella para la que el aparato se haya adaptado al vehículo.

b) **Placa de instalación**

Después de instalarse el aparato y efectuarse la verificación, se colocará en el mismo, o junto a él, una placa de instalación bien visible. Después de cada nueva intervención del instalador o del taller autorizado que requiera modificar el calibrado de la instalación, la placa deberá sustituirse por una nueva.

En la placa deberán figurar, como mínimo, los datos siguientes:

- nombre y apellidos y domicilio o nombre comercial del instalador o del taller autorizado
- coeficiente característico del vehículo en la forma “w = . . . rev/km” o “w = . . . imp/km”
- circunferencia efectiva de los neumáticos de las ruedas, en la forma “l = . . . mm”
- fecha en la que se determinó el coeficiente característico del vehículo y se midió la circunferencia efectiva de los neumáticos de las ruedas
- los últimos 8 dígitos del número de bastidor del vehículo.

c) **Precintos**

1. Deberán precintarse los elementos siguientes:
 - a) cualquier conexión que, de estar desconectada, ocasionaría modificaciones imposibles de descubrir o pérdidas de datos;
 - b) cualquier tapa que dé acceso a circuitos o mecanismos cuya modificación afectaría al correcto funcionamiento del aparato de control o permitiría que se efectuase una modificación no autorizada de las características del citado aparato;
 - c) la placa de instalación, salvo que esté sujeta de tal modo que no pueda retirarse sin destruir las inscripciones que figuran en ella.
2. En cualquier caso, en la ficha de homologación deberán indicarse los lugares donde se coloquen los precintos y su eficacia deberá formar parte de los procedimientos de homologación.
3. Se autoriza la eliminación de los precintos mencionados en la letra b) del número 1 de la letra c):
 - en caso de emergencia;
 - con el fin de instalar, ajustar o reparar un dispositivo de limitación de velocidad o cualquier otro dispositivo que contribuya a la seguridad vial, a condición de que el aparato de control siga funcionando de forma fiable y correcta y vuelva a ser precintado por un instalador o taller autorizado (de acuerdo con el capítulo VII) inmediatamente después de instalar el dispositivo de limitación de velocidad o cualquier otro dispositivo que contribuya a la seguridad vial, o en el plazo de 7 días en los demás casos.

Siempre que se rompan estos precintos deberá redactarse y ponerse a disposición de la autoridad competente una justificación de esta medida.

VII. VERIFICACIONES Y CONTROLES

a) **Aprobación de los centros de ensayo (instaladores y talleres)**

Los Estados miembros designarán los organismos encargados de llevar a cabo las verificaciones y los controles.

b) **Certificación de instrumentos nuevos o reparados**

Cada aparato, tanto nuevo como reparado, deberá certificarse individualmente en lo que se refiere a su correcto funcionamiento y a la exactitud de sus indicaciones y registros, dentro de los límites establecidos en el número 1 de la letra f) del capítulo III, mediante un precintado de acuerdo con el número 1 de la letra c) del capítulo VI o mediante una información digital equivalente en la memoria del aparato de control.

c) **Inspección de la instalación y programación**

1. En el momento de su instalación en un vehículo, el aparato de control y la instalación en su conjunto deberán ajustarse a las disposiciones sobre las tolerancias máximas establecidas en el apartado 2 de la letra f) del capítulo III.
2. En el aparato de control deberán programarse los siguientes elementos:
 - la fecha del ensayo de instalación,
 - la hora correspondiente al tiempo universal coordinado,
 - la identificación “VIN” (número de bastidor) y “VRN” (número de matrícula) del vehículo,
 - el número de la tarjeta del taller o instalador autorizado.

d) **Controles periódicos**

1. Se llevarán a cabo controles periódicos de los aparatos instalados en los vehículos después de la reparación del aparato o de cualquier modificación del coeficiente característico del vehículo o de la circunferencia efectiva de los neumáticos de las ruedas, o al menos en el plazo de dos años desde el último control; estos controles podrán realizarse en el marco de la inspección técnica de los vehículos.

En estos controles se verificará al menos:

- que el aparato de control funcione correctamente, en particular la transferencia de datos a la tarjeta del taller y desde la misma,
 - que se cumpla la disposición del apartado 2 de la letra f) del capítulo III sobre tolerancias máximas al realizarse la instalación,
 - que el aparato de control lleve la marca de homologación,
 - que se haya colocado la placa de instalación,
 - que estén intactos los precintos del aparato y de las demás partes de la instalación,
 - la circunferencia efectiva de los neumáticos.
2. En el aparato de control deberán programarse los siguientes elementos:
 - la fecha del control periódico,
 - la hora correspondiente al tiempo universal coordinado,
 - la identificación “VIN” (número de bastidor) y “VRN” (número de matrícula) del vehículo,
 - el número de la tarjeta del taller autorizado.
 3. Estos controles deberán incluir la sustitución de la placa de instalación o información digital equivalente en la memoria del aparato de control.

e) **Determinación de errores**

La determinación de los errores de instalación y de uso se efectuará en las condiciones siguientes, que se considerarán condiciones normales de ensayo:

- vehículo vacío, en condiciones normales de marcha,
 - presión de los neumáticos de acuerdo con las instrucciones del fabricante,
 - desgaste de los neumáticos dentro de los límites admitidos por las normas nacionales en vigor,
 - movimiento del vehículo: éste deberá desplazarse, movido por su propio motor, en línea recta, por una superficie plana a una velocidad de 50 ± 5 km/h; la distancia de medida será de al menos 1 000 m,
 - la prueba podrá también realizarse en un banco de pruebas adecuado si éste proporciona garantías de exactitud comparables.».
-

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

El 22 de julio de 1994, la Comisión remitió al Consejo una Propuesta de Reglamento (CE) por el que se modifica el Reglamento (CEE) n° 3821/85 ⁽¹⁾ y la Directiva 88/599/CEE ⁽²⁾ sobre el aparato de control en el sector de los transportes por carretera ⁽³⁾. Esta propuesta se basa en la letra c) del apartado 1 del artículo 75 del Tratado CE.

El Parlamento Europeo emitió su dictamen el 13 de julio de 1995 ⁽⁴⁾ y el Comité Económico y Social hizo lo propio el 22 de febrero de 1995 ⁽⁵⁾.

A la vista del dictamen del Parlamento Europeo, la Comisión remitió al Consejo, el 21 de noviembre de 1995, una Propuesta modificada ⁽⁶⁾.

El 11 de diciembre de 1997, el Consejo adoptó su Posición común de conformidad con el artículo 189 C del Tratado CE.

II. OBJETIVO DE LA PROPUESTA

1. La Propuesta tiene por objeto mejorar la aplicación y el cumplimiento de la legislación social en el ámbito del transporte por carretera y, en particular, los tiempos de conducción y de descanso de los conductores.

Cabe recordar que:

- el Reglamento (CEE) n° 3821/85 relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera fija una serie de requisitos relativos a las condiciones de fabricación, instalación, utilización y control de un aparato de control a bordo de los vehículos destinados a los transportes de mercancías y pasajeros por carretera (transportes interurbanos) cubiertos por el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) n° 3820/85 ⁽⁷⁾;
- el aparato de control tiene por objeto permitir controlar en qué medida se respetan las disposiciones del Reglamento (CEE) n° 3820/85, en particular las relativas a las horas de conducción y descanso de los conductores;
- La Directiva (CEE) n° 88/599/CEE del Consejo tiene por objeto fijar las condiciones mínimas para el control de la aplicación correcta y uniforme de los Reglamentos (CEE) n° 3820/85 y 3821/85.

2. El tacógrafo que se utiliza actualmente registra los datos en un disco de cartón (la carta del tacógrafo) mediante un estilo. La Propuesta inicial de la Comisión prevé la instalación obligatoria, según un determinado calendario:

⁽¹⁾ Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo de 20 de diciembre de 1985, sobre el aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DO L 370 de 31.12.1985, p. 8. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CEE) n° 1056/97 de la Comisión, DO L 154 de 12.6.1997, p. 21).

⁽²⁾ Directiva 88/599/CEE del Consejo, de 23 de noviembre de 1988, sobre procedimientos uniformes relativos a la aplicación del Reglamento (CEE) n° 3820/85 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y del Reglamento (CEE) n° 3821/85 relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DO L 325 de 29.11.1988, p. 55).

⁽³⁾ DO C 243 de 31.8.1994, p. 8.

⁽⁴⁾ DO C 249 de 25.9.1995, p. 128.

⁽⁵⁾ DO C 110 de 21.4.1995, p. 19.

⁽⁶⁾ DO C 25 de 31.1.1996, p. 5.

⁽⁷⁾ Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 370 de 31.12.1985, p. 1).

- o bien de un dispositivo complementario del aparato de control existente (tacógrafo),
- o bien de un nuevo sistema integrado destinado a sustituir al sistema arriba mencionado, y que contiene tanto un disco de papel como una tarjeta capaz de almacenar datos.

Las especificaciones técnicas del nuevo equipo se definen en el anexo I A de la Propuesta inicial.

Además, se admitiría también cualquier sistema que garantice prestaciones equivalentes a las de los dos sistemas arriba mencionados, de conformidad con lo dispuesto en la propuesta de Reglamento, es decir tras un examen del sistema por parte de la Comisión, con arreglo al procedimiento de comité de tipo I (comité consultivo).

La propuesta modificada dispone la inclusión en el Reglamento de un anexo adicional I B en el que se define, en la medida de lo posible, la nueva tecnología que podría introducirse en concepto de sistema alternativo, siempre que presente una precisión y una fiabilidad comparables. Esta tecnología enteramente digital sustituye al disco de papel por una memoria electrónica de masa en la unidad del vehículo.

III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN DEL CONSEJO

1. Desde la presentación de su Propuesta modificada, la Comisión ha llevado a cabo varios trabajos destinados a analizar la viabilidad técnica e industrial de una nueva generación de aparatos de control enteramente digitales que respondan al concepto del anexo I B.

A la vista de los resultados positivos de dichos trabajos y de las ventajas del concepto I B (en particular en lo que se refiere al potencial y a la facilidad de control, a la fiabilidad y a la seguridad del sistema) no sólo respecto del cronotacógrafo que se utiliza actualmente, sino también respecto del concepto I A, el Consejo ha decidido optar, en su Posición común, únicamente por la opción I B.

Efectivamente, la posición común del Consejo dispone la instalación obligatoria de un aparato de control enteramente digital, de conformidad con las disposiciones del anexo I B, en todos los vehículos nuevos, a partir del 1 de julio de 2000, si se cumplen todas las condiciones previstas, a saber, en particular, que se hayan adoptado determinadas especificaciones técnicas detalladas del anexo I B en lo posible antes del 1 de julio de 1998, de conformidad con el procedimiento de comité de tipo III a).

La Posición común del Consejo sigue y desarrolla la propuesta modificada de la Comisión, en la que se han incorporado las enmiendas del Parlamento Europeo destinadas a preparar la introducción de una nueva generación de aparatos de control enteramente digitales con memoria integrada (sistema I B).

Garantizando de esta forma la observancia efectiva de la reglamentación social pertinente, la Posición común del Consejo mantiene los objetivos de seguridad y de igualdad de condiciones de competencia de la propuesta modificada de la Comisión.

2. La Posición común incluye, con todo, una serie de modificaciones; a continuación se indican las principales, que se refieren a :

- a) la supresión del anexo I A (punto 1 del artículo 1 de la posición común)

La posición común ya no prevé la posibilidad de instalar y utilizar aparatos conformes al anexo I A ni sistemas digitales alternativos que garanticen prestaciones equivalentes a las del sistema I B.

El Consejo consideró que no se justificaba ya mantener la opción (anexo) I A que representaba una fase intermedia entre el cronotacógrafo actual y el aparato de control enteramente digital. No obstante, un gran número de elementos del anexo I A, en particular los relativos a la «tarjeta inteligente» del conductor (que constituía el núcleo de la Propuesta inicial), se han conservado o adaptado en el anexo I B;

- b) la concesión, por cada Estado miembro, de la homologación CE (punto 3 del artículo 1) para los nuevos aparatos de control fabricados de conformidad con las especificaciones técnicas del anexo I B;
- c) la atribución a empresarios y conductores de una responsabilidad compartida por lo que se refiere al buen funcionamiento y a la correcta utilización del sistema [punto 5 y párrafo segundo de la letra a) del punto 6 del artículo 1];
- d) la fijación de condiciones precisas relativas a la expedición de la tarjeta de conductor (criterio de la residencia normal), el período de validez de la tarjeta, las condiciones de sustitución, renovación, reconocimiento mutuo, intercambio, suspensión o retirada de la tarjeta [artículo 1, puntos 6.3, 6.4, 7 a), b)];
- e) el almacenamiento durante al menos 365 días de los datos necesarios para controlar la observancia del Reglamento (CEE) n° 3820/85 y de la Directiva 92/6/CEE ⁽¹⁾ (artículo 1, punto 6 — nuevo artículo 14, apartado 5);
- f) el registro y almacenamiento en la memoria del símbolo del país en el que el conductor comience su período de trabajo diario y el del país en el que lo termine; (es posible introducir datos de localización más detallados —como máximo 20— si un Estado miembro así lo desea y lo notifica a la Comisión antes del 1 de abril de 1998) (punto 7c del artículo 1);
- g) las modalidades relativas a los controles en la carretera que tienen en cuenta la coexistencia temporal de ambos sistemas, a saber la posibilidad de circular tanto para los vehículos equipados de aparatos de control conformes con el anexo I del Reglamento como para los vehículos que llevan aparatos de control conformes con el anexo I B (punto 7e del artículo 1);
- h) la sustitución del comité consultivo de tipo I propuesto por la Comisión por un comité de tipo III a) (punto 10 del artículo 1);
- i) un mecanismo que fija la fecha de instalación obligatoria de los aparatos de control conformes con el anexo I B (y la expedición, por parte de los Estados miembros, de las tarjetas de conductor) en función de la fecha de publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* de determinadas especificaciones técnicas detalladas del anexo I B (en lo posible antes del 1 de julio de 1998) cuya lista se define en el punto 9 del artículo 1 (artículo 2);
- j) la exigencia de que determinados vehículos que ya se encuentran en circulación, reglamentados por el Reglamento (CEE) n° 3821/85 vigente, sustituyan el aparato de control existente por un aparato conforme con las disposiciones del anexo I B (punto 1b del artículo 2), en caso de observarse un defecto en el primero;

⁽¹⁾ Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad (DO L 57 de 23.11.1992, p. 27).

k) las modificaciones de la Directiva 88/599/CEE (artículo 3) destinadas a:

- no crear discriminaciones, en el momento de los controles en la carretera, entre los conductores de vehículos equipados del aparato de control actual (con disco) y los conductores de vehículos equipados de aparatos de control conformes con el anexo I B y de tarjetas de conductor, en particular por lo que se refiere a la duración del período controlado;
- permitir el control del cumplimiento de la Directiva 92/6/CEE relativa a los limitadores de velocidad y al control de las velocidades instantáneas del vehículo durante las últimas 24 horas de utilización;
- permitir el control, por las autoridades competentes, en sus propios locales, de los datos registrados por los aparatos de control conformes con el anexo I B y por las tarjetas de conductor;

i) la inclusión de un anexo I B desarrollado que prevé, en particular:

- una memoria, integrada en el aparato de control que permite almacenar los datos pertinentes a efectos de los controles durante al menos 365 días después de su registro;
- una impresora dentro de la cabina del vehículo (integrada o que se pueda conectar con el aparato de control);
- una tarjeta de empresa para el acceso, por parte de la empresa, a los datos relativos a la actividad de los conductores en sus vehículos;
- una tarjeta de control en posesión de las autoridades competentes de los Estados miembros para obtener el acceso a los datos almacenados en la memoria del aparato de control o en las tarjetas de conductor;
- una lista de los datos que deben poder aparecer en la pantalla del aparato de control o imprimirse;
- una lista de las señales de advertencia en caso de posible disfuncionamiento del sistema o de rebasamiento o incumplimiento de los tiempos reglamentarios (ayuda a la conducción);
- el registro de los tiempos de conducción, otros tiempos de trabajo y de disponibilidad, interrupciones de trabajo y tiempos de descanso diarios, con una precisión de un minuto.

IV. ENMIENDAS DEL PARLAMENTO EUROPEO

1. Enmiendas del Parlamento Europeo aceptadas por el Consejo

El Consejo ha seguido la Propuesta de la Comisión aceptando, desde el punto de vista de su contenido aunque no de su formulación, las enmiendas del Parlamento Europeo que se indican a continuación:

- en el segundo considerando, la enmienda nº 1 relativa a las consecuencias de las presiones económicas y competitivas que sufren los conductores en relación con las normas aplicables a los tiempos de conducción y de descanso, así como a las limitaciones de velocidad;
- en el tercer considerando, la enmienda nº 3 relativa a los efectos de los fraudes caracterizados sobre la seguridad en carretera y las condiciones de competencia. La Posición común refuerza esta enmienda añadiéndole una referencia a las consecuencias de las «infracciones»;

- en el cuarto considerando, la enmienda nº 4, relativa a los tipos de controles que deben efectuarse y a las personas físicas o jurídicas encargadas de realizarlos; con respecto a estas últimas, la Posición común precisa que dichos controles deben ser realizados tanto por la empresa como por las autoridades competentes;
- en el undécimo considerando, la segunda parte de la enmienda nº 6, relativa a la ampliación de las funciones de gestión del material rodante que brindan los aparatos de control conformes al anexo I B; la primera parte de la enmienda nº 6, destinada a introducir aparatos de control que ofrecen prestaciones mejores y más fiables, queda reflejada en la Posición común, en el texto del articulado y del anexo I B, aunque esta parte de la enmienda no se haya incorporado como tal;
- en el sexto considerando, la enmienda 10, relativa a las ventajas de la instalación de nuevos equipos avanzados;
- en el punto 1 del artículo 1, la parte de la enmienda nº 17 destinada a añadir una referencia al anexo I B; la otra parte de la enmienda nº 17, relativa al añadido de una referencia al anexo I A, no ha sido aceptada, en cambio, al no haberse incluido en la Posición común del Consejo el anexo I A;
- en el punto 6 del artículo 1 [nuevo apartado 5 del artículo 14 del Reglamento (CEE) nº 3821/85], la enmienda nº 22, relativa al almacenamiento y a la transmisión de los datos sobre el conductor según un sistema que garantice la seguridad y la exactitud de los mismos;
- en la letra f) del punto 7 del artículo 1 (nuevo apartado 8 del artículo 15), la enmienda nº 23, relativa a la prohibición de falsificación y manipulación, para garantizar la seguridad del sistema;
- en el punto 10 del artículo 1 (nuevo artículo 18), la enmienda nº 25, que dispone que el comité que asiste a la Comisión será un comité de tipo III a);
- en el punto 11 del artículo 1, la parte de la enmienda nº 26 relativa al añadido de un nuevo anexo I B;
- la enmienda nº 30, relativa a la supresión de una disposición que figura en el anexo I A; en efecto, este anexo no figura en la Posición común;
- en el anexo I B, la enmienda nº 31, que define el nuevo anexo I B. La Posición común del Consejo integra y desarrolla las disposiciones objeto de esta enmienda. Además cabe recordar que las especificaciones técnicas de determinados puntos del anexo I B se adoptarán más adelante, de conformidad con los artículos 17 y 18 de la Posición común.

2. Enmiendas del Parlamento Europeo no aceptadas por el Consejo

El Consejo no ha aceptado:

- la enmienda nº 2, destinada a incluir en el Reglamento un nuevo considerando en el que se destacaba la falta de competencia comunitaria en materia de coordinación de los controles relativos al cumplimiento de la legislación.

El Consejo recuerda que la Comunidad sí tiene la competencia necesaria para controlar la aplicación correcta y uniforme de los Reglamentos (CEE) nº 3821/85 y (CEE) nº 3820/85;

- la enmienda nº 5, destinada a incluir en el Reglamento un nuevo considerando sobre la conveniencia de registrar un gran número de datos, algunos de los cuales se indican explícitamente.

El Consejo observa que el Reglamento vigente ya permite el registro de los datos citados como ejemplo en dicha enmienda, con excepción de los relativos al consumo de carburante y a la gestión racional de la empresa, cuyo registro no responde al objeto del presente Reglamento;

- la enmienda nº 7, destinada a incluir en el Reglamento un considerando que precise que la legislación comunitaria no debe obstaculizar la reciente evolución de la técnica.

El Consejo considera que esta enmienda es superflua;

- la enmienda nº 8, destinada a completar el séptimo considerando de la propuesta de la Comisión (quinto considerando de la Posición común). Este considerando indica que es difícil hacer cumplir las disposiciones en el ámbito social dado que los datos actualmente se registran en varias hojas diarias que se conservan en la cabina del conductor. La enmienda nº 8 tiene por objeto añadir que, por consiguiente, en la mayoría de los casos dichos datos no están a disposición en la sede de la empresa.

El Consejo considera que este añadido no responde al objeto del Reglamento;

- la enmienda nº 9, destinada a incluir en el Reglamento un nuevo considerando que indique que los controles en la sede de la empresa son preferibles a los controles que se realizan en la carretera.

El Consejo considera que los controles en la carretera siguen siendo instrumentos eficaces tanto para el transporte nacional como internacional;

- la enmienda nº 11, destinada a completar el noveno considerando que figura en la Propuesta modificada de la Comisión, para subrayar la conveniencia de fijar una fecha a partir de la cual el sistema actualmente en vigor ya no pueda utilizarse.

El Consejo, que tampoco ha aceptado el noveno considerando, destaca la conveniencia de que el sistema existente vaya desapareciendo gradualmente como consecuencia de la obligación, por una parte, de instalar la nueva tecnología destinada a sustituirlo y, por otro, de sustituir el antiguo aparato, en determinadas condiciones, por el aparato conforme al anexo I B;

- la enmienda nº 12, destinada a modificar el undécimo considerando de la propuesta modificada para precisar que el presente Reglamento adopta «el nuevo enfoque» en materia de normas técnicas armonizadas, no sólo por lo que se refiere a las especificaciones de la tarjeta del conductor sino también a los demás equipos electrónicos.

El Consejo no ha incluido ni el considerando ni la enmienda relativa al mismo, por considerarlos superfluos;

- las enmiendas nº 13 y nº 15, destinadas a modificar los considerandos 12 y 14 de la Propuesta modificada, que se refieren a la introducción, en el Reglamento, de sistemas alternativos.

El Consejo no ha aceptado estas enmiendas al igual que no ha incluido los considerandos correspondientes: la posición común ya no prevé la posibilidad de sistemas alternativos sino únicamente la opción relativa a la introducción de un anexo I B;

- la enmienda nº 14, destinada a modificar el considerando 13 de la Propuesta modificada relativo al comité de adaptación técnica.

El Consejo tampoco ha aceptado, en efecto, el considerando arriba citado, por considerar que carece de objeto habida cuenta del punto 10 del artículo 1 de la Posición común [nuevo artículo 18 del Reglamento (CEE) nº 3821/85] y del considerando 13 correspondiente al mismo, que prevén el procedimiento de comité de tipo III a);

- las enmiendas nº 16 y nº 27, destinadas a modificar el considerando 15 y el apartado 1 del artículo 2 de la Propuesta modificada. El artículo 2 prevé en particular un programa de puesta en conformidad retroactiva de los vehículos ya en circulación. El apartado 1 de dicho artículo precisa que dicho programa se aplicará a todos los vehículos sujetos a lo dispuesto en el Reglamento (CEE) nº 3820/85, matriculados después del 1 de enero de 1990. Igualmente, el considerando correspondiente prevé que el Reglamento se aplique a los vehículos de que se trate, puestos en circulación por primera vez después del 1 de enero de 1990.

En estas enmiendas el Parlamento Europeo sustituye la fecha arriba mencionada por la del 1 de enero de 1985.

El Consejo no ha aceptado ni las disposiciones arriba mencionadas ni las enmiendas del Parlamento Europeo por estimar que la situación económica y social del transporte por carretera no permite imponer cargas suplementarias a los transportistas propietarios de vehículos ya en circulación equipados del aparato de control conforme a la legislación comunitaria en vigor, para sustituir a los citados aparatos. Además, la viabilidad técnica de tal sustitución también debe tenerse en cuenta;

- la enmienda nº 18, destinada a modificar una serie de artículos que se refieren a los términos «hojas de registro» para añadir, después de los términos «o tarjeta de conductor», los términos «o sustituidas por datos digitales como los almacenados en aparatos de registro electrónicos».

El Consejo no ha aceptado esta enmienda porque da la impresión que la tarjeta de conductor no constituye un elemento esencial de todo nuevo sistema;

- la enmienda nº 19, destinada a indicar, en el apartado 4 del artículo 1, que en el artículo 14 del Reglamento (CEE) nº 3821/85 se añadan, además de los nuevos apartados de la Propuesta modificada, los apartados 5 *bis* y 5 *ter*.

El Consejo no ha aceptado esta enmienda por no considerarla necesaria a la vista de la redacción de la Posición común;

- la enmienda nº 20, destinada a modificar el apartado 5 del artículo 14 del Reglamento (CEE) nº 3821/85, que figura en el punto 4 del artículo 1 de la Propuesta modificada y se refiere al archivado, por parte de la empresa, de los datos almacenados en la tarjeta de conductor.

El Consejo no ha aceptado ni la nueva disposición tal como la propone la Comisión ni la enmienda del Parlamento Europeo. Este aspecto ya se ha tomado en cuenta, no obstante, en la Posición común, dado que la memoria del vehículo almacena automáticamente los datos relativos al conductor que resultan pertinentes para su actividad en la empresa de que se trate [véase en particular el punto 6 b del artículo 1 (nuevo apartado 5 del artículo 14)];

- La enmienda nº 21, destinada a incluir, en el artículo 14 del Reglamento (CEE) nº 3821/85, un nuevo apartado 5 *bis* que prevé en qué condiciones el aparato conforme al anexo I B podría sustituir tanto al tacógrafo actual como a la tarjeta de conductor.

El Consejo no ha aceptado esta enmienda porque da la impresión de que la propuesta de la Comisión no se refiere a elementos electrónicos y que la tarjeta de conductor no es un elemento esencial del nuevo sistema;

- la enmienda n° 24, destinada a introducir un anexo I B en el Reglamento y en la que se precisan los objetivos que deben alcanzarse.

Esta enmienda no se ha aceptado tal cual en la Posición común, pero su objetivo sí se encuentra plenamente reflejado en la Posición común en su conjunto;

- la enmienda n° 28, destinada a modificar la frase introductoria del apartado 2 del artículo 2 de la propuesta modificada sobre el programa de puesta en conformidad retroactiva de los vehículos ya en circulación.

El Consejo no ha aceptado esta enmienda porque se refiere al anexo I A mientras que en la Posición común sólo se ha incluido el anexo I B;

- la enmienda n° 29, destinada a modificar el artículo 3 de la Propuesta modificada de forma que los Estados miembros queden autorizados para conceder la homologación CE a los vehículos equipados de aparatos no conformes con los anexos I A y I B matriculados entre el 1 de enero de 1985 y el 31 de diciembre de 1996.

El Consejo no ha incluido este artículo en su Posición común. Efectivamente, el artículo 2 de la misma prevé una serie de disposiciones sobre la fecha de instalación obligatoria de aparatos de control conformes con el anexo I B en función de la fecha de publicación de las especificaciones detalladas de determinados puntos del anexo I B y de una primera homologación conforme con lo dispuesto en el citado anexo;

- la enmienda n° 34, destinada a introducir en el Reglamento un nuevo artículo 5 *bis* que prevé que la Comisión presente un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la viabilidad técnica de un aparato electrónico y sobre la posibilidad de introducirlo para el 1 de enero de 2000.

El Consejo no ha aceptado esta enmienda, que carece de objeto dado que la Posición común ya prevé la instalación de tal aparato de control, en lo posible a partir del 1 de julio de 2000.
