



Bruselas, 18.11.2013
COM(2013) 816 final

2011/0196 (COD)

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO

con arreglo al artículo 294, apartado 6, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea

sobre la

posición del Consejo en primera lectura con miras a la adopción del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera

(Texto pertinente a efectos del EEE)

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO

con arreglo al artículo 294, apartado 6, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea

sobre la

posición del Consejo en primera lectura con miras a la adopción del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera

(Texto pertinente a efectos del EEE)

1. CONTEXTO

Fecha de transmisión de la propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo [documento COM(2011) 451 final – 2011/0196(COD)]:	19.7.2011
Fecha del dictamen del Comité de las Regiones:	Ausencia de dictamen
Fecha del dictamen del Comité Económico y Social Europeo:	7.12.2011
Fecha de la posición del Parlamento Europeo en primera lectura:	3.7.2012
Fecha de adopción del acuerdo político del Consejo con vistas a una posición del Consejo en primera lectura:	29.10.2012
Fecha de adopción de la posición del Consejo en primera lectura:	15.11.2013 (?)

2. OBJETIVO DE LA PROPUESTA DE LA COMISIÓN

La Comisión presentó la propuesta de referencia al Consejo y al Parlamento Europeo el 19 de julio de 2011. La propuesta modifica 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. Modifica asimismo el Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera. Acompaña a la propuesta la Comunicación de la Comisión «Tacógrafo digital: Hoja de ruta para futuras actividades», transmitida en paralelo al Parlamento Europeo y al Consejo.

La propuesta aporta una serie de mejoras tecnológicas al tacógrafo digital, tales como una función de posicionamiento por satélite (GNSS), una función de comunicación a distancia a efectos de filtrado de los controles y una interfaz con sistemas de transporte inteligentes (STI)

para posibilitar el uso de datos del tacógrafo digital en ordenadores de a bordo para fines distintos del control de los tiempos de conducción. La introducción de esa nueva generación de tacógrafos («tacógrafos inteligentes») está prevista para 2018-2019.

Además, la revisión mejora otros aspectos, tales como el establecimiento de nuevas normas para el fortalecimiento de la confianza en los talleres, el intercambio de información entre Estados miembros sobre las tarjetas expedidas a los conductores (sistema TACHOnet), la personalización de las tarjetas integrándolas en el permiso de conducción, así como de normas sobre la formación de los agentes de control y la armonización de las sanciones. Por último, aplica el mismo radio de 100 km a todas las excepciones de distancia que pueden introducir los Estados miembros en la normativa sobre los tiempos de conducción [art. 13 del Reglamento (CE) nº 561/2006].

El Supervisor Europeo de Protección de Datos emitió un dictamen sobre la propuesta de la Comisión el 5 de octubre de 2011. El Comité Económico y Social emitió su dictamen el 7 de diciembre de 2011, y el Comité de las Regiones decidió no dictaminar ni elaborar un informe.

La Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo nombró ponente a doña Silvia-Adriana Ticău (Rumanía, S&D). La votación en el Pleno tuvo lugar el 3 de julio de 2012. Véase el documento **SP(2012) 449/2**.

El Consejo llegó a un acuerdo político sobre este expediente el 29 de octubre de 2012, bajo la Presidencia chipriota.

3. OBSERVACIONES SOBRE LA POSICIÓN DEL CONSEJO

3.1. Observaciones generales sobre la posición del Consejo

En general, la Comisión acoge positivamente la posición del Consejo en primera lectura, que se ajusta a los principales objetivos de la propuesta inicial de la Comisión, a saber, aumentar la seguridad del sistema de tacógrafo (reduciendo los fraudes y manipulaciones de los tacógrafos), reducir los gastos administrativos y mejorar la eficiencia en el control del sistema. Las enmiendas del Consejo son el resultado de un análisis más detallado de las repercusiones previstas de algunas de las medidas propuestas por la Comisión y reflejan la importancia que los Estados miembros otorgan a la aplicación de las medidas más rentables, así como a la necesidad de reforzar la protección de los datos personales en el Reglamento y de aclarar las disposiciones relativas a los requisitos técnicos y de funcionamiento del tacógrafo. Las enmiendas del Consejo fueron objeto de un extenso debate, y la Comisión las aprobó.

Con todo, sin oponerse a la adopción del texto final resultante de las negociaciones entre los colegisladores, la Comisión se propone emitir sendas declaraciones sobre tres puntos respecto a los cuales manifestó repetidamente su desacuerdo durante las negociaciones. Esas declaraciones se adjuntan a la presente Comunicación.

3.2. Observaciones detalladas de la Comisión

3.2.1. Estructura del acto legislativo (actos delegados o de ejecución)

Con el fin de adoptar las especificaciones técnicas del futuro tacógrafo digital, la Comisión propuso que le fuera delegada la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea para la adaptación al progreso técnico de los anexos I, I B y II y la incorporación al anexo I B de las especificaciones técnicas necesarias para el registro automático de los datos de posición, la comunicación a distancia y

la interfaz con sistemas de transporte inteligentes (artículos 4, 5, 6 y 38 de la propuesta de la Comisión).

Como resultado de las negociaciones con el Parlamento, los legisladores decidieron incluir en el texto del Reglamento los principales requisitos técnicos de los citados anexos, sobre la base de los cuales la Comisión establecería en una fase posterior las correspondientes disposiciones de aplicación mediante actos de ejecución, a fin de garantizar su aplicación uniforme en todos los Estados miembros de la UE. Por tanto, se añadieron al texto del Reglamento, con lo que está de acuerdo la Comisión, disposiciones en materia de definiciones, requisitos técnicos y datos que deben registrarse, así como sobre las funciones del tacógrafo digital y sobre visualización y advertencias. Durante todo el proceso de negociación, la Comisión sostuvo la necesidad de recurrir a actos delegados.

La Comisión no se opondrá a la adopción del texto acordado por los legisladores, pero recuerda en una declaración (adjunta) que la cuestión de la delimitación entre los artículos 290 y 291 del TFUE está siendo examinada actualmente por el Tribunal de Justicia en el asunto «biocidas».

3.2.2. *Enmiendas técnicas*

La Comisión acepta las enmiendas acordadas entre el Consejo y el Parlamento sobre las cuestiones técnicas siguientes:

a) Registro de los datos de posición (artículo 8)

La Comisión acoge con satisfacción el registro de los puntos en que se encuentre el conductor cada tres horas de tiempo de conducción total, a fin de mejorar el cumplimiento de la legislación vigente por parte de los conductores profesionales del transporte por carretera.

b) Equipamiento de los controladores con tecnología de teledetección temprana (artículo 9)

Quince años después de la introducción del tacógrafo inteligente, los Estados miembros deberán equipar a sus autoridades de control, en la medida oportuna, con medios de teledetección, teniendo asimismo en cuenta las estrategias nacionales de aplicación de los Estados miembros. Hasta esa fecha será facultativo equipar a las autoridades de control con tecnología de teledetección.

c) Interfaz con sistemas de transporte inteligentes (artículo 10)

El Consejo consideró esencial mantener un nivel de flexibilidad suficiente de forma que las empresas de transporte pudieran seguir decidiendo si conectan o no el tacógrafo a aparatos externos. Por ello, el Consejo estableció que los tacógrafos podrán ir equipados con interfaces estándar que permitan a un aparato externo, en determinadas condiciones, utilizar los datos registrados o producidos por el tacógrafo. Además, el texto del Consejo aclara que un aparato externo conectado a la interfaz solo podrá acceder a los datos personales previo consentimiento explícito del conductor al que se refieran los datos.

La Comisión aceptó esas enmiendas como un paso en la dirección correcta, pero advirtió a los legisladores de que si la interfaz con sistemas de transporte inteligente se establecía como una opción se desvirtuaría considerablemente la intención de la propuesta inicial.

d) Inclusión de sensores de peso en el tacógrafo inteligente (considerando 6)

Al igual que el Consejo, la Comisión no compartía el análisis del Parlamento según el cual existe una relación directa entre la inclusión de sensores de peso en los tacógrafos inteligentes y un mejor control de los tiempos de conducción y de descanso. Por tanto, a la Comisión le satisface la inserción en el texto de un solo considerando que remita en términos generales a una futura evaluación por parte de la Comisión sobre el potencial de los sensores de peso para contribuir a un mejor cumplimiento de la legislación del transporte por carretera.

- e) Tarjetas de tacógrafo del conductor para conductores no residentes (artículo 26, apartado 4)

La Comisión está de acuerdo con la nueva disposición que permite a los Estados miembros expedir, en condiciones restrictivas, tarjetas provisionales y no renovables para un período máximo de 185 días. Esa nueva disposición ofrece una solución práctica a un problema operativo, ya que abarca la situación de los conductores procedentes de terceros países y de países no incluidos en el ámbito de aplicación del AETR (Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera) que efectúan operaciones ocasionales de transporte en la UE, o la de aquellos conductores que, siendo ciudadanos de la UE, han perdido su condición de residentes en la UE y, como consecuencia de ello, tienen dificultades para obtener una tarjeta de conductor normal.

- f) Reequipamiento de vehículos con tacógrafos digitales (artículo 3, apartado 4)

La Comisión no incluyó disposiciones sobre el reequipamiento de vehículos con tacógrafos inteligentes en su propuesta inicial, pero puede aceptar el principio del reequipamiento acordado en esta posición, puesto que las implicaciones prácticas serían manejables.

3.2.3. *Enmiendas no técnicas relacionadas con el funcionamiento del sistema de tacógrafo*

- a) Eliminación del requisito por el cual los conductores deben presentar documentos que den fe de sus actividades cuando no se encuentran en el vehículo (artículo 34, apartado 3, último párrafo).

La Comisión apoya esta disposición, ya que reduce aún más la carga administrativa.

- b) Formación y equipos adecuados para los controladores (artículos 38 y 39)

La Comisión acepta el resultado de las negociaciones entre los legisladores sobre este punto.

La Comisión dio su acuerdo a esta posición y, tras la adopción del Reglamento, adoptará medidas que especifiquen el contenido de la formación inicial y continua de los controladores. Ese contenido se incluirá en la formación impartida a los controladores en los Estados miembros.

- c) Fortalecimiento de la confianza en los talleres (artículo 24)

La Comisión acepta que se reduzca la frecuencia de las auditorías periódicas de los procedimientos aplicados en los talleres al manejar el tacógrafo (que pasa de cada año a cada dos años), ya que se mantiene su propuesta inicial, que preveía un 10% de auditorías técnicas imprevistas de los talleres y un periodo de validez de un año para las tarjetas de los talleres.

3.2.4. Enmiendas no técnicas relacionadas con las disposiciones sobre protección de datos, infracciones y fecha de entrada en vigor

a) Fortalecimiento de la protección de datos (artículo 7)

La Comisión está de acuerdo con las nuevas disposiciones sobre protección de datos personales.

b) Armonización de infracciones y sanciones (artículo 41)

La Comisión acepta el resultado de las negociaciones entre los colegisladores sobre este punto.

c) Responsabilidad de las empresas de transporte (artículo 33)

La Comisión acepta el resultado de las negociaciones entre los colegisladores sobre este punto.

d) Entrada en vigor (artículo 48)

La Comisión acepta el resultado de las negociaciones entre los colegisladores sobre este punto. El tacógrafo inteligente se exigiría —para los vehículos registrados por primera vez— cuarenta meses después de la entrada en vigor de las especificaciones técnicas de los tacógrafos inteligentes. La Comisión tiene previsto establecer la especificación a más tardar en un plazo de dos años a partir de la publicación del nuevo Reglamento.

3.2.5. Enmiendas al Reglamento (CE) n° 561/2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera

La Comisión acoge con satisfacción el hecho de que se hayan mantenido las enmiendas que propuso al artículo 13, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 561/2006, que permite a los Estados miembros conceder excepciones a lo dispuesto en el Reglamento para los vehículos que circulen exclusivamente dentro de un radio de 100 km alrededor del centro de explotación de la empresa, en determinadas condiciones, y está de acuerdo con la introducción de la denominada «exención de los oficios» en el artículo 3 del Reglamento (CE) n° 561/2006, que define el ámbito de aplicación de dicho Reglamento.

4. CONCLUSIÓN DE LA COMISIÓN

La presente propuesta reviste especial importancia de cara a la consecución de los objetivos establecidos en su Comunicación «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible», adoptada el 28 de marzo de 2011.

Pese al debilitamiento de varias disposiciones, la Comisión considera que la posición del Consejo sigue reflejando los principales objetivos de su propuesta y que, por tanto, debe concluirse el proceso legislativo con la votación por el Parlamento Europeo de su posición en segunda lectura, la cual debería coincidir con la posición del Consejo, habida cuenta de los resultados del diálogo trilateral informal del 14 de mayo de 2013.

DECLARACIONES DE LA COMISIÓN

1) Declaración de la Comisión sobre el Reglamento (CE) nº 561/2006

Con el fin de garantizar que la normativa que regula los tiempos de conducción y los períodos de descanso se aplique de modo efectivo y uniforme, la Comisión continuará realizando un estrecho seguimiento de esa aplicación y adoptará, en caso necesario, las iniciativas que sean pertinentes.

2) Declaración de la Comisión sobre los actos de ejecución

La Comisión considera que los actos futuros —para cuya adopción ha sido facultada por el acto legislativo a fin de que determine con detalle las disposiciones y especificaciones aplicables al tacógrafo, a las tarjetas de tacógrafo y a las hojas de registro, así como los requisitos de homologación— tienen por objeto complementar las especificaciones técnicas establecidas en el acto de base y han de ser por tanto actos delegados que se adopten en virtud del artículo 290 del TFUE. La Comisión no se opondrá a la adopción del texto acordado por los legisladores, pero recuerda que la cuestión de la delimitación entre los artículos 290 y 291 del TFUE está siendo examinada actualmente por el Tribunal de Justicia en el asunto de los «biocidas».

3) Declaración de la Comisión sobre la aplicación del artículo 5, apartado 4, párrafo segundo, letra b), del Reglamento (CE) nº 182/2011

La Comisión subraya que es contrario a la letra y al espíritu del Reglamento (CE) nº 182/2011 (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13) invocar de forma sistemática su artículo 5, apartado 4, párrafo segundo, letra b). El recurso a esta disposición debe responder a una necesidad específica que exija apartarse de la norma de principio, según la cual la Comisión puede adoptar un proyecto de acto de ejecución cuando no se emite ningún dictamen. Dado que se trata de una excepción a la norma general establecida en el artículo 5, apartado 4, recurrir a su párrafo segundo, letra b), no puede considerarse simplemente una «facultad discrecional» del legislador, sino que ha de interpretarse de forma restrictiva y debe por tanto justificarse.

Aunque la Comisión toma nota del acuerdo alcanzado por el Parlamento Europeo y el Consejo para recurrir a esa disposición, lamenta que la justificación necesaria no se refleje en ningún considerando.