

RECOMENDACIONES

COMISIÓN

RECOMENDACIÓN DE LA COMISIÓN

de 23 de enero de 2009

sobre directrices de buenas prácticas en materia de inspecciones de los aparatos de control realizadas con ocasión de controles en carretera o por talleres autorizados*[notificada con el número C(2009) 108]***(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2009/60/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Vista la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) n° 3820/85 y (CEE) n° 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo ⁽¹⁾ y en particular, su artículo 11, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

- (1) Considerando que, de acuerdo con el artículo 11, apartado 1, de la Directiva 2006/22/CE, la Comisión debe elaborar directrices sobre las mejores prácticas en materia de inspecciones de vehículos, que correrán a cargo de inspectores, bien en la carretera o en los locales de empresas, o a través de talleres e instaladores autorizados.
- (2) Los aparatos de control son necesarios en el transporte por carretera para indicar los periodos en los que los conductores conducen y descansan, y también para garantizar que los organismos nacionales competentes lleven a cabo controles efectivos en materia de legislación social.
- (3) Para asegurar que los aparatos de control funcionan de forma correcta y fiable y garantizar el registro y conservación de los datos, son necesarios controles e inspecciones periódicas después de la instalación de tales aparatos.
- (4) Sin embargo, no parece que los controles e inspecciones periódicas se efectúen con una frecuencia tal que disuadan a los conductores u operadores que pretenden falsear el sistema mediante dispositivos de manipulación u otros métodos similares.
- (5) Las investigaciones e informaciones facilitadas por expertos han determinado que los intentos de falsear los sistemas de tacógrafo han sido continuos en los vehículos equipados con tacógrafos analógicos; las mismas irrupciones y tentativas afectan ahora a los tacógrafos digitales.
- (6) Las mismas investigaciones muestran que son posibles y conocidas en el sector del transporte por carretera diferentes manipulaciones destinadas a falsear los tacógrafos y, especialmente, los sistemas digitales.
- (7) Tales irrupciones y tentativas suponen un grave peligro para la seguridad en carretera y tienen repercusiones inaceptables sobre la libre competencia y las condiciones laborales de los conductores que operan en el transporte por carretera.
- (8) Gracias a la mayor seguridad que ofrecen los tacógrafos digitales frente a los analógicos, las amenazas e intentos de irrupción en el sistema pueden detectarse más fácilmente, de forma que las posibilidades de descubrir a conductores y operadores poco escrupulosos con tales dispositivos aumentan y actúan como un elemento disuasivo eficaz.

⁽¹⁾ DO L 102, 11.4.2006, p. 35.

- (9) La presente Recomendación se propone alentar y respaldar a los Estados miembros en la adopción de procedimientos y métodos que, basándose en investigaciones y conocimientos técnicos del sector, aumenten de forma apreciable las posibilidades de evitar y detectar los intentos de fraude.
- (10) La presente Recomendación expone, en particular, las mejores prácticas en materia de ejecución de la normativa, determinadas por las investigaciones del Centro Común de Investigación.
- (11) Conjuntamente con la propuesta de Directiva relativa a los controles suplementarios en carretera, la presente Recomendación constituye un conjunto de medidas de ejecución efectiva de la normativa cuyo objetivo es aumentar de forma importante la detección y prevención de dispositivos de fraude del tacógrafo digital.
- (12) Las medidas previstas en la presente Recomendación se ajustan al dictamen del Comité establecido en virtud del artículo 18, apartado 1, del Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo ⁽¹⁾.

RECOMIENDA:

1. Adoptar y aplicar las directrices sobre mejores prácticas expuestas en el anexo de la presente Recomendación en materia de inspecciones de vehículos efectuadas por inspectores en carretera o en los locales de empresas, o por instaladores y técnicos en talleres autorizados por la autoridad competente del Estado miembro, con el fin de detectar y prevenir el uso de dispositivos de manipulación en los aparatos de control utilizados en el transporte por carretera.
2. Aplicar dichas directrices, cuando proceda, en el contexto de las estrategias nacionales de control mencionadas en el artículo 2 de la Directiva 2006/22/CE.

Hecho en Bruselas, el 23 de enero de 2009.

Por la Comisión
Antonio TAJANI
Vicepresidente

⁽¹⁾ DO L 370 de 31.12.1985, p. 8.

ANEXO

**RECOMENDACIONES SOBRE LAS MEDIDAS QUE DEBEN ADOPTAR LOS ESTADOS MIEMBROS PARA
DETECTAR Y PREVENIR EL USO DE DISPOSITIVOS DE MANIPULACIÓN**

ÍNDICE

CAPÍTULO 1: INTRODUCCIÓN

CAPÍTULO 2: CONTROLES EFECTIVOS EN CARRETERA

- A. Organización y equipamiento necesario
- B. Métodos con puesto de control doble y basado en el análisis de la velocidad y la distancia reales de los vehículos
- C. Métodos con puesto de control único basado en el análisis detallado de los datos descargados
- D. Métodos con puesto de control único basado en una inspección técnica de los precintos
- E. Envío de un vehículo a un taller
- F. Control de vehículos o de datos en los locales de empresas

CAPÍTULO 3: FORMACIÓN, EQUIPAMIENTO Y CÓDIGO DE BUENAS PRÁCTICAS

CAPÍTULO 4: INSPECCIONES EN TALLER

- A. Base jurídica
- B. Ausencia o rotura de precintos
- C. Análisis de los registros de datos
- D. Control del acoplamiento del sector de movimiento con la unidad instalada en el vehículo
- E. Procedimientos especiales como consecuencia de un control en carretera

CAPÍTULO 5: INFORME Y AUDITORÍA DE LOS TALLERES

CAPÍTULO 6: DISPOSICIONES FINALES

Capítulo 1: Introducción

- 1.1 Esta Recomendación de la Comisión expone las medidas que los Estados miembros podrían tomar para hacer frente al peligro que supone la utilización de dispositivos de manipulación en los tacógrafos y promover y respaldar al mismo tiempo medidas preventivas en los Estados miembros para atender a ese peligro.
- 1.2 La presencia de dispositivos de manipulación en los vehículos con el fin de interferir en el correcto manejo y funcionamiento del tacógrafo digital representa uno de los mayores riesgos que se ciernen sobre la seguridad del sistema. El uso, o la intención de usar, tales dispositivos falsea las condiciones de competencia porque confiere a operadores y conductores sin escrúpulos ventajas ilegítimas de índole comercial y tiene consecuencias laborales negativas inaceptables para los conductores porque les permite (o les obliga) a conducir durante periodos mucho más largos de lo permitido por la ley. Una posible consecuencia derivada de estos factores es el deterioro de la seguridad en carretera para todos sus usuarios, seguridad que la Comisión se ha comprometido a aumentar en los próximos años.
- 1.3 Por otro lado, los operadores y conductores que se ajustan a la ley deberían poder confiar en el tacógrafo digital y los organismos nacionales de control de toda la Comunidad, en la veracidad e integridad de los datos registrados y conservados por los aparatos, independientemente de si tales datos han sido descargados y analizados desde la unidad instalada a bordo del vehículo o desde la tarjeta de conductor. Para garantizar la fiabilidad de los datos deben efectuarse regularmente controles e inspecciones de los aparatos para asegurar su correcto funcionamiento y manejo.

- 1.4 A largo plazo, la seguridad general del sistema y sus componentes es fundamental para garantizar la integridad y veracidad de los datos registrados. Para poner fin a las manipulaciones e intentos de falsear el sistema más comunes, la Comisión examinará, según proceda, la posibilidad de introducir nuevas medidas legislativas más detalladas mediante una revisión del Reglamento (CEE) n° 3821/85 y sus anexos.
- 1.5 A corto plazo, sin embargo, las autoridades competentes de los Estados miembros pueden desarrollar medidas apropiadas y eficaces para fomentar la detección de dispositivos de manipulación y reducir así las posibilidades de que los operadores y conductores utilicen dichos equipos.
- 1.6 Si bien los Estados miembros tienen la responsabilidad jurídica de exigir que se efectúen controles e inspecciones con el fin de garantizar la aplicación efectiva de la legislación social comunitaria en el sector del transporte por carretera, tales controles periódicos no bastan para garantizar que, una vez realizados, no se instalen y utilicen los citados dispositivos. La experiencia demuestra que es más probable que éstos se encuentren con ocasión de controles en carretera, cuando el vehículo puede inspeccionarse más de cerca. Deben potenciarse el carácter y frecuencia de estos controles de los Estados miembros para intensificar el factor disuasivo al aumentar las posibilidades de detección de los dispositivos.
- 1.7 En el apéndice 10 (Objetivos genéricos de seguridad) del anexo IB del Reglamento (CEE) n° 3821/85 se especifica el contenido de las funciones de seguridad que han de ponerse en práctica para garantizar la integridad del tacógrafo digital. Para atender a los objetivos de seguridad del sistema y a los peligros que corre éste es necesaria una combinación de soluciones técnicas dotadas de aprobación ITSEC, así como unos requisitos físicos, de procedimiento y de personal cuya puesta en práctica es responsabilidad de los Estados miembros y de los fabricantes de tacógrafos. El objetivo de la presente Recomendación de la Comisión es sugerir a los Estados miembros los procedimientos más eficaces (basados en la investigación y las mejores prácticas) para aplicar tales requisitos de procedimiento y de personal.
- 1.8 Ahora bien, la presente Recomendación de la Comisión no sustituye las soluciones técnicas aportadas por ITSEC ⁽¹⁾, de hecho lo ideal sería utilizarla conjuntamente como elemento de apoyo.
- 1.9 El informe del Centro Común de Investigación ⁽²⁾ ha establecido los tipos de infracción, conocidos o desconocidos, que atentan contra la seguridad del tacógrafo digital. En este sentido, los Estados miembros pueden usar este informe como base para establecer las medidas necesarias para garantizar que los inspectores nacionales cuentan con la información y las directrices oportunas y pueden efectuar los controles e inspecciones de vehículos en carretera en las mejores condiciones. La misma información y directrices pueden hacerse llegar a los instaladores y a los talleres que llevan a cabo las instalaciones, inspecciones, controles y reparaciones de los aparatos de control del transporte por carretera. Las directrices pueden tener la suficiente envergadura para garantizar que estas personas puedan llevar a cabo de forma exhaustiva y competente los controles que se exponen en el anexo y que los Estados miembros puedan actuar contra quien manipula o intenta manipular el sistema.
- 1.10 Las directrices y recomendaciones que se presentan a continuación no son exhaustivas, y podría suceder que en determinadas circunstancias la aplicación de las recomendaciones no produjera los resultados esperados (p. ej., si es imposible conectar el cable de referencia con el sensor de movimiento). En tales circunstancias se deberá alentar a los Estados miembros a desarrollar métodos alternativos de eficacia demostrable. Estas medidas alternativas deberían difundirse más ampliamente entre los responsables de hacer cumplir la normativa.
- 1.11 Asimismo, aunque la presente Recomendación de la Comisión está dirigida a los dos tipos de tacógrafo contemplados en el Reglamento (CEE) n° 3821/85 y sus anexos, los Estados miembros cuentan ya con unos métodos, procedimientos y directrices para los controles de los tacógrafos analógicos y la detección de dispositivos de manipulación. Por lo tanto, no debe considerarse que la presente Recomendación de la Comisión sustituya o se aparte de las medidas ya establecidas, sino que las refuerza, especialmente por lo que se refiere al tacógrafo digital; puede que sea distinta la metodología, pero el objetivo sigue siendo el mismo. Se recomienda que, cuando existan ya medidas aplicables al control de los tacógrafos analógicos, se hagan extensivas, si procede, a los tacógrafos digitales (por ejemplo, tratándose del pago a los talleres por la realización de trabajos específicos encomendados por inspectores a talleres autorizados en vehículos concretos, como se expone en la sección F).
- 1.12 Los Estados miembros deben sentirse seguros y respaldados a la hora de establecer en sus estrategias nacionales los métodos y procesos necesarios para atender a los riesgos sufridos por los tacógrafos. Las mejores prácticas resultantes deben ser compartidas con otros Estados miembros.

⁽¹⁾ ITSEC — Criterios de evaluación de la seguridad de la tecnología de la información, 1991, versión 1.2

⁽²⁾ CCI, Notas técnicas. «Report on the attacks to security of the digital tachograph and on the risk associated with the introduction of adaptors to be fitted into light vehicles» («Informe sobre los atentados a la seguridad de los tacógrafos digitales y sobre los riesgos asociados a la introducción de adaptadores en vehículos ligeros»). Difusión limitada a responsables de seguridad nacionales (29 de noviembre de 2007).

Capítulo 2: Controles efectivos en carretera

A. Organización y equipamiento necesario

- 2.1 Para poder llevar a cabo unos controles efectivos y plenos, los inspectores deben contar con un equipo completo y con la formación oportuna. Deberán disponer, como mínimo, de tarjetas de control y de los instrumentos necesarios para descargar los archivos de datos desde la unidad instalada en el vehículo y la tarjeta de conductor y para analizar tales archivos y las hojas impresas procedentes de los aparatos de control contemplados en el anexo IB, en combinación con las hojas y gráficos contemplados en el anexo I. Los inspectores deberán disponer también de programas informáticos capaces de analizar tales datos en poco tiempo y de forma sencilla, ya que está demostrado que, a la hora de detectar dispositivos de manipulación, las hojas impresas no son fáciles de analizar en carretera, dada la longitud y contenido de algunas de ellas.
- 2.2 En la medida de lo posible, cuando los inspectores efectúen controles, tanto si es en carretera como en los locales de empresas, y tanto si se trata de comprobar la observancia de los tiempos de conducción, como del control técnico de vehículos u otro tipo de inspecciones, podrían aprovechar la ocasión para comprobar el correcto funcionamiento y utilización del tacógrafo y detectar la utilización de dispositivos de manipulación.
- 2.3 A tal efecto, se recomienda a los Estados miembros que organicen el control de dispositivos de manipulación en conjunción con otras inspecciones (tales como el control técnico de vehículos, la conformidad con las normas en materia de tiempo de conducción, etc.) de forma que, con carácter indicativo, en al menos un 10 % del total de vehículos inspeccionados se compruebe la presencia de dispositivos de manipulación. Los Estados miembros siguen siendo los responsables de determinar la metodología y las circunstancias más apropiadas para efectuar estos controles adicionales, pero el contenido debe reflejarse en sus estrategias nacionales de control.
- 2.4 El control efectivo podría llevarse a cabo, por ejemplo, siguiendo los siguientes métodos:
 - puesto de control doble con análisis de la velocidad o la distancia (véase B);
 - puesto de control único con análisis detallado de los datos (véase C);
 - puesto de control único basado en una inspección técnica (véase D).
- 2.5 Si un inspector considera que ha reunido suficientes indicios, podrá enviar el vehículo a un taller para realizar más pruebas (véase E).
- 2.6 Por supuesto, los Estados miembros siempre pueden desarrollar métodos suplementarios o alternativos para controlar los vehículos.

B. Métodos con puesto de control doble y basado en el análisis de la velocidad y la distancia reales de los vehículos

- 2.7 Control de velocidad en un momento específico: para aplicar este método, los inspectores, con la ayuda de cámaras fijas o móviles, o de radares portátiles, podrían medir la velocidad real de un vehículo antes de detenerlo en un control en carretera en un momento específico. A continuación podrían descargar desde la unidad instalada en el vehículo el *Archivo pormenorizado de la velocidad en 24 horas* y comparar la velocidad registrada en ese momento específico con la medida unos kilómetros antes. En el puesto de control, este método exige sólo comparar dos cifras, una vez descargado el *Archivo pormenorizado de la velocidad en 24 horas*;
- 2.8 Control fijo de la distancia en un momento específico: para aplicar este método podría establecerse el puesto de control a una distancia previamente medida de otro punto en el que los inspectores disponen de instalaciones o medios para hacer constar cuándo un vehículo dado se ha detenido o ha pasado por allí (mediante recogida de ticket, cámara, paso por frontera, etc.). En el puesto de control, los inspectores pueden descargar desde la unidad instalada en el vehículo el *Archivo pormenorizado de la velocidad en 24 horas* y comparar en poco tiempo la velocidad media registrada entre el puesto de control y el punto determinado con la calculada desde la distancia previamente medida, teniendo en cuenta el tiempo necesario para llegar al puesto de control.
- 2.9 Con estos dos métodos, los inspectores del puesto de control deberán sólo comparar dos cifras, una vez descargado el *Archivo pormenorizado de la velocidad en 24 horas* y tras medir o calcular la velocidad media real. Toda diferencia significativa podría hacer sospechar al inspector que se ha utilizado un dispositivo. A continuación el inspector podría enviar al conductor y al vehículo a un taller sin tener necesariamente que efectuar más controles *in situ*.
- 2.10 En relación con los datos de los tacógrafos contemplados en el anexo IB, todos los archivos descargados desde o a través del aparato de control deben ir acompañados de la firma digital correspondiente, generada originalmente por la unidad instalada en el vehículo o la tarjeta de conductor, con el fin de comprobar la veracidad e integridad de los datos; los inspectores podrían comprobar que se descargue también esta información.

C. Métodos con puesto de control único basado en el análisis detallado de los datos descargados

- 2.11 Si al efectuar un control en carretera está siendo utilizado un dispositivo de manipulación, o lo ha sido hasta poco tiempo antes del control, es posible obtener indicaciones de la manipulación mediante ciertos procedimientos simples.
- 2.12 Para cerciorarse de la presencia de dispositivos de manipulación que justifiquen la ulterior adopción de las medidas que consideren necesarias para su detección, los inspectores podrán, en particular,
- Comprobar la actividad del conductor comparando los datos descargados desde la tarjeta y la unidad instalada en el vehículo con los demás documentos que se encuentren en el vehículo y con las declaraciones del conductor. Una falta de coherencia entre tales datos podría dar lugar a la sospecha. En ese caso, el inspector podría profundizar sus investigaciones.
 - Examinar el *Archivo de incidentes y fallos* grabado en la unidad instalada a bordo del vehículo, especialmente en los diez días anteriores:
 - intentos de violación de la seguridad;
 - interrupción del suministro eléctrico (incidente de más duración);
 - error en los datos de movimiento (incidente de más duración);
 - fallo del sensor.
- Si el conductor no puede explicar y justificar la lógica de los incidentes o fallos, el inspector podría profundizar sus investigaciones.
- Examinar el *Archivo de datos técnicos* grabado en la unidad instalada a bordo del vehículo y, en particular:
 - datos de ajuste de la hora;
 - datos de calibrado (los cinco calibrados más recientes, con el nombre del taller y el número de tarjeta).
 - Estos últimos datos son útiles para detectar un exceso de operaciones de calibrado que pudieran hacer pensar que han sido realizadas con una tarjeta de taller robada (o con una declarada perdida). Se recomienda que los inspectores comprueben con la autoridad expedidora de la tarjeta ⁽¹⁾ la situación en que se encuentran las tarjetas de taller identificadas y si eran válidas cuando fueron utilizadas para calibrar la unidad instalada en el vehículo.
- 2.13 Si, tras examinar todos los datos mencionados en los puntos 2.14 a 2.19, el inspector sigue pensando que existen aspectos poco claros, podrá descargar el *Archivo pormenorizado de la velocidad en 24 horas* y comprobar, siempre con ayuda de sus programas informáticos, si se han producido aumentos o descensos poco verosímiles de la aceleración del vehículo y, si procede, si el perfil del viaje concuerda con otros documentos a bordo del vehículo y con las declaraciones del conductor (número de paradas, velocidad en trayectos urbanos o de montaña...). Estos indicios, unidos a los anteriores, podrían justificar la sospecha de que existe un dispositivo de manipulación.
- 2.14 En el puesto de control este método supone disponer de unos programas informáticos apropiados que permitan una visualización del perfil cronológico de la velocidad para detectar variaciones poco lógicas (aceleraciones o desaceleraciones) y destaquen o, más en general, señalen de forma automática:
- los aumentos y disminuciones poco lógicos de la aceleración del vehículo;
 - los eventuales calibrados sospechosos de la unidad instalada a bordo;
 - las interrupciones del suministro eléctrico.

D. Métodos con puesto de control único basado en una inspección técnica de los precintos

- 2.15 Cuando sea posible y se den las condiciones de seguridad necesarias, el inspector puede comprobar los precintos. Si no existen precintos, o están rotos o dañados, el conductor deberá dar una justificación.

⁽¹⁾ Para solicitar información a otras autoridades expedidoras de tarjetas debe usarse la red TACHONET.

- 2.16 Si el conductor puede ofrecer una justificación por escrito explicando el motivo de este hecho, según lo previsto en el anexo I, capítulo V, sección 4, o en el requisito 253 del anexo IB del Reglamento (CEE) n° 3821/85, el inspector podrá exigir al conductor que se dirija a un taller para volver a precintar el sistema y recalibrar el aparato.
- 2.17 En caso contrario, este hecho podría constituir una infracción; se recomienda que se envíe inmediatamente al conductor con su vehículo a un taller autorizado, acompañado del inspector, para hacer una comprobación del aparato, como se establece más adelante en el capítulo 3.

E. Envío de un vehículo a un taller

- 2.18 Si después de efectuar un control en carretera siguiendo los métodos anteriores siguiera existiendo una sospecha razonable de la existencia de un dispositivo de manipulación, el inspector puede enviar el vehículo a un taller (también denominado «centro de ensayo») autorizado. Los inspectores o la autoridad nacional pertinente podrían ser habilitadas para encargar a los talleres autorizados la realización de pruebas específicas destinadas a comprobar la presencia de dispositivos de manipulación.
- 2.19 Estas pruebas específicas permitirían, en una mayoría de casos, detectar un desfase entre el sensor de movimiento y la unidad instalada a bordo, lo que podría indicar la presencia de un dispositivo de manipulación. Entre estas pruebas podrían estar las siguientes (véase la descripción en el capítulo 3):
- una inspección de los precintos y las placas de instalación;
 - una prueba con el cable de referencia;
 - un análisis de los archivos de datos descargados.
- 2.20 Si se detectan dispositivos de manipulación, tanto si el conductor los ha usado como si no, el equipo (es decir, el aparato en sí, la unidad instalada en el vehículo o sus componentes y la tarjeta de conductor) podría ser retirado del vehículo para ser utilizado como prueba.
- 2.21 Por otro lado, podría exigirse también a los talleres autorizados que comprobaran que el aparato de control: a) funciona correctamente; b) registra y almacena los datos correctamente, y c) cuenta con unos parámetros de calibrado correctos.
- 2.22 Se recomienda que, en el caso de vehículos equipados con los aparatos de control contemplados en el anexo IB, y después de transferir y analizar los archivos de datos (con sus firmas digitales intactas) y de comprobar que no existe dispositivo de manipulación, se proceda a un recalibrado completo del aparato y se aplique una nueva placa de instalación. Por otro lado, se recomienda que el taller autorizado proceda a la instalación de los nuevos precintos del sistema únicamente bajo la dirección del organismo de control.
- 2.23 En cuanto a los aparatos de control contemplados en el anexo I, deberá comprobarse, una vez retirado el eventual dispositivo de manipulación, su correcto manejo y funcionamiento y deberá procederse a un recalibrado completo y a la instalación de una placa nueva. Se recomienda que el taller autorizado proceda a la instalación de los nuevos precintos del sistema únicamente bajo la dirección del organismo de control.

F. Control de vehículos o de datos en los locales de empresas

- 2.24 Se recomienda que las autoridades competentes de los Estados miembros aprovechen la oportunidad de controlar los vehículos (y las unidades de los vehículos) y los conductores (y sus tarjetas) que pudieran encontrarse in situ al efectuar un control de los locales de una empresa.
- 2.25 Los datos manejados por las empresas deben conservarse al menos durante un año y presentarse en cuanto lo pida un inspector. Es decir que, dentro del procedimiento normal de control, los inspectores podrían controlar cualquier vehículo que se encuentre en sus locales y efectuar las comprobaciones y pruebas que estimen apropiadas, manteniendo en el mínimo los retrasos ocasionados a conductores y vehículos.
- 2.26 Para los controles en los locales de empresas habrá que tener en cuenta que podrán encontrarse presentes vehículos y registros de los contemplados tanto en el anexo I como IB, por lo que los inspectores deberán estar preparados y correctamente equipados ante tal eventualidad.

FICHA RESUMEN**PREVENCIÓN DE MANIPULACIONES DEL TACÓGRAFO DIGITAL CONTROLES EN CARRETERA O EN LOS LOCALES DE EMPRESAS**

Podrían desarrollarse estrategias nacionales de control encargadas de promover el control e inspección efectivos de los vehículos para detectar dispositivos de manipulación, bien en carretera o en controles efectuados en los locales de empresas.

Los inspectores, debidamente formados y equipados, podrían acceder, descargar y analizar rápidamente los datos procedentes de las unidades de vehículos, efectuar los controles de forma diligente y analizar los datos almacenados electrónicamente o en combinación con hojas, gráficos u otros impresos.

Los Estados miembros podrían desarrollar estrategias para garantizar que, al controlar los vehículos para comprobar la existencia de dispositivos de manipulación, aquéllos sean controlados, para 2010, mediante alguno de los siguientes métodos:

- Puesto de control doble y análisis de la velocidad y la distancia reales;
- Puesto de control único con análisis detallado de los datos descargados;
- Puesto de control único basado en una inspección técnica de los precintos.

Por ejemplo, podría inspeccionarse un 10 % de los vehículos objeto de control (tanto en el marco del control técnico de vehículos, como de la comprobación del tiempo de conducción o de otros controles) para detectar la existencia de dispositivos de manipulación; sigue correspondiendo a los Estados miembros encontrar la forma más eficaz de hacerlo e incorporarla en sus estrategias.

Si los indicios reunidos llevaran a una sospecha razonable, los inspectores podrán enviar el vehículo a un taller autorizado para efectuar más controles.

Si se detectaran dispositivos de manipulación, tanto si el conductor los ha usado como si no, se recomienda que el equipo sea retirado del vehículo para ser utilizado como prueba, de conformidad con la normativa nacional que regule el curso dado a las pruebas. Los inspectores podrán recurrir a los procedimientos y sanciones aplicables al uso de tales dispositivos, ya que constituye una infracción grave.

Capítulo 3: Formación, equipamiento y código de buenas prácticas

- 3.1 Si bien los Estados miembros deben garantizar que los inspectores cuenten con una formación adecuada para la ejecución de sus tareas, la formación sería también conveniente para otras partes que participan en el proceso; sería muy positivo y deseable que se organizaran visitas conjuntas y actividades de coordinación entre inspectores de distintos Estados miembros con el fin de armonizar las mejores prácticas y de difundir la experiencia adquirida entre las partes interesadas.
- 3.2 Los inspectores deben estar debidamente equipados para efectuar todos los controles relativos al tacógrafo digital. Tienen que contar con los instrumentos necesarios para leer, imprimir y descargar los datos del citado aparato de control. Los Estados miembros deben intentar contar con un número suficiente de inspectores equipados de esta manera.
- 3.3 Los responsables de hacer cumplir la normativa deben compartir y promover las mejores prácticas en materia de detección y prevención, tanto en los controles en carretera como en los locales de empresas (uso del cable de referencia, técnica del control fijo de la distancia, detección de rastros de velocidades o distancias anómalas, cortes del suministro eléctrico, precintos rotos).

Capítulo 4: Inspecciones en taller

Los talleres y los instaladores constituyen un eslabón fundamental para la seguridad de los tacógrafos, independientemente de si son análogos o digitales. Su aprobación y autorización deben basarse en un conjunto de criterios claros adoptados a nivel nacional que garantice su fiabilidad. Se recomienda a los Estados miembros que se aseguren de que los talleres autorizados para instalar, activar, calibrar, inspeccionar y reparar los aparatos de control estén debidamente aprobados, controlados y autorizados de forma regular, y que cuenten con una información puntual y debidamente actualizada. Se recomienda también que las autoridades competentes impartan entre los instaladores y talleres unas instrucciones y orientaciones claras acerca de sus funciones y responsabilidades, así como que comprendan bien el papel que desempeñan en la seguridad global del sistema. Se recomienda asimismo que las autoridades que autorizan a los talleres e instaladores proporcionen a los demás Estados miembros, a través de la Comisión, una información precisa y actualizada regularmente en torno a las marcas de los precintos y a todos los datos que identifican y determinan la situación de los talleres que operan en su territorio.

A. Base jurídica

- 4.1 Normalmente se exige que los vehículos sean inspeccionados en un taller cuando:
- a) el tacógrafo deba ser inspeccionado con arreglo a lo dispuesto en los anexos del Reglamento (CEE) n° 3821/85;
 - b) el vehículo efectúe su inspección técnica de vehículos anual con arreglo a lo dispuesto en el anexo II de la Directiva 96/96/CE;
 - c) los inspectores envíen el vehículo a un taller con el fin de efectuar una inspección más detallada del aparato de control;
 - d) el aparato de control requiera ser reparado o sustituido.
- 4.2 En tales ocasiones puede ordenarse a los talleres e instaladores que comprueben visual y físicamente si el aparato de control está debidamente precintado y si cuenta con la placa descriptiva del fabricante y la placa de instalación.
- 4.3 Es conveniente que la autoridad competente del Estado miembro recuerde regularmente a los talleres que, siempre que inspeccionen y vuelvan a precintar un tacógrafo y apliquen una placa de instalación, el taller está positivamente confirmando que el sistema es seguro, funciona y registra correctamente y no existen dispositivos de manipulación conectados al aparato.
- 4.4 Podría recordarse a los talleres que, si vuelven a precintar el tacógrafo sin antes retirar el eventual dispositivo de manipulación eventualmente encontrado, o sin exigir que sea retirado, pueden estar cometiendo una infracción grave. Si después se comprueba la presencia de un dispositivo de manipulación, tanto si ha sido utilizado como si no, y que el taller había vuelto a precintar el sistema y a aplicar la placa de instalación, podría hacerse responsable al taller o a los instaladores concretos de una infracción grave.
- 4.5 Se recomienda que, dado el importante papel que desempeñan los talleres e instaladores para la seguridad del sistema, las autoridades competentes de los Estados miembros estudien las sanciones apropiadas, que podrían incluso llegar, si ya no puede confiarse en estos talleres, a la pérdida de la autorización o de la facultad de trabajar con tacógrafos.
- 4.6 Del mismo modo, los Estados miembros podrían recordar a los talleres que tienen derecho a negarse a efectuar inspecciones o calibrados de vehículos de los que sospechan o saben que están provistos de dispositivos de manipulación. Los talleres podrían contar con el apoyo de la autoridad competente al insistir en que, antes de continuar con una inspección, es preciso retirar el dispositivo de manipulación. El taller puede siempre negarse a volver a precintar las conexiones de interfaz o a aplicar una placa de instalación si no se retira antes el dispositivo.
- 4.7 Los Estados miembros que lo consideren conveniente podrían pedir que los talleres autorizados informen acerca de los hechos descritos en 4.4-4.6.
- 4.8 De forma alternativa, los Estados miembros que no consideren apropiado que los talleres procedan de esta manera, podrían instruirles para que conserven los informes durante un determinado período y los faciliten a la autoridad competente si los solicita. Este período podría ser, como mínimo, de 24 meses, lo que concuerda con el período mínimo entre inspecciones del equipo.
- 4.9 Podría también recordarse a los talleres que la simple retirada de un dispositivo de manipulación de un vehículo no exime necesariamente de infracciones a los operadores o conductores, ya que es muy probable que los datos anteriormente registrados y almacenados en la unidad del vehículo y en la tarjeta de conductor individual hayan sido ya manipulados. Al no comunicar los hechos, los talleres podrían estar cooperando en los delitos cometidos por tales operadores o conductores y podrían enfrentarse a las mismas sanciones en caso de descubrirse.
- 4.10 Por otro lado los talleres e instaladores podrían comunicar a la autoridad competente la existencia o utilización de dispositivos de manipulación, la cual a su vez podría crear incentivos o recompensas para incitar a los talleres a informar acerca de la detección y la prevención de dispositivos de manipulación y de cualquier tipo de atentado contra el sistema.
- 4.11 Las directrices y recomendaciones que se presentan a continuación no son exhaustivas y podría suceder que, en determinadas circunstancias, la aplicación de las recomendaciones no produjera los resultados esperados (por ejemplo, si el cable de referencia —véase el punto 1.23— no puede conectarse con el sensor de movimiento). En tales circunstancias, los Estados miembros podrían concebir métodos alternativos igualmente eficaces. Estas medidas alternativas deberían difundirse ampliamente entre los responsables de hacer cumplir la normativa.

4.12 Por otro lado, aunque las presentes directrices se proponen atender a los dos tipos de tacógrafo contemplados en el Reglamento (CEE) n° 3821/85 y sus anexos, es posible que los Estados miembros ya cuenten con unos métodos, procedimientos y directrices anteriormente fijados en relación con los controles de los tacógrafos analógicos y la detección de dispositivos de manipulación. No debe considerarse, por lo tanto, que las directrices de la presente Recomendación de la Comisión sustituyan o se aparten de las medidas ya establecidas, sino que las refuerza, especialmente por lo que se refiere al tacógrafo digital; puede que sea distinta la metodología, pero el objetivo sigue siendo el mismo. Se recomienda que, cuando ya existan medidas vigentes para el control de los tacógrafos analógicos, éstas se hagan extensivas, si fuera posible, a los tacógrafos digitales. Por ejemplo, lo concerniente al pago efectuado a los talleres por la realización de tareas específicas encomendadas por los inspectores cuando éstos envíen un vehículo a un taller autorizado.

B. Ausencia o rotura de precintos

- 4.13 Es conveniente que los talleres comprueben siempre la ausencia, rotura o desperfectos de los precintos.
- 4.14 En ninguna circunstancia debería volverse a precintar un vehículo o proporcionársele una placa de instalación si el sistema no ha sido correctamente restaurado con arreglo a lo establecido en el Reglamento.
- 4.15 Los talleres podrían registrar el hecho de la ausencia de precintos en los informes o registros de inspección y efectuar otros controles (por ejemplo, la comprobación con el cable de referencia) e inspecciones para garantizar la ausencia de dispositivos de manipulación en el vehículo.
- 4.16 Si, como está previsto en el anexo I, capítulo V, sección 4, o en el requisito 252 del anexo IB del Reglamento (CEE) n° 3821/85, los precintos hubieran sido retirados en caso de urgencia o para instalar o reparar un dispositivo de limitación de velocidad, la rotura deberá ser en cada caso objeto de una justificación por escrito que explique el hecho y que deberá ponerse a disposición de la autoridad competente.
- 4.17 De no ser así, el taller podría llevar a cabo un control completo con los métodos que se recomiendan más adelante y comunicaría a la autoridad competente exactamente lo que se hubiera hecho y detectado.

C. Análisis de los registros de datos

- 4.18 Por lo que se refiere específicamente al tacógrafo digital, los datos eventualmente descargados en el taller, con la firma digital siempre que sea posible, e incorporados al informe de auditoría, deben cumplir los requisitos del punto 4.4 (Objetivos de seguridad del sensor de movimiento) y 4.4 (Objetivos de seguridad de la unidad instalada en el vehículo) del apéndice 10 del anexo IB del Reglamento (CEE) n° 3821/85. El apéndice 1 expone toda la información del informe de auditoría.
- 4.19 El taller podría también descargar y analizar el *Archivo de incidentes y fallos*, registrado en la unidad instalada a bordo del vehículo. Entre tales incidentes y fallos deben incluirse, por ejemplo, (véase lista completa en el apéndice 2):
- intentos de violación de la seguridad;
 - fallos de autenticación del sensor de movimiento;
 - cambios no autorizados en el sensor de movimiento;
 - aperturas no autorizadas de la carcasa;
 - interrupciones del suministro eléctrico;
 - fallos del sensor.
- 4.20 La detección de la utilización de un dispositivo de manipulación, si éste ha sido entretanto retirado, plantea dificultades. Sin embargo, un examen del *Archivo de incidentes y fallos* puede mostrar las ocasiones en que se han producido interrupciones inexplicadas del suministro eléctrico. Del mismo modo, un examen detallado de los rastros de registro de la velocidad puede dar como resultado anomalías en la señal de velocidad. Unas aceleraciones y deceleraciones poco verosímiles podrían ser indicio de conexión y desconexión de un dispositivo de manipulación.
- 4.21 En todas estas circunstancias, los talleres podrían imprimir y adjuntar la hoja impresa en el informe o registros de impresión (véase el capítulo 4) y, si procediera, remitir a eventuales datos descargados a través de la tarjeta del taller.

- 4.22 Si los datos de la unidad instalada en el vehículo no pueden descargarse con la tarjeta del taller, dicha unidad puede considerarse averiada o rota. En estos casos los talleres podrían intentar reparar el equipo. Si a pesar de la reparación no fuera posible descargar los datos, podría emitirse un certificado de «imposibilidad de descarga», del que se adjuntará una copia en el informe de inspección.
- 4.23 Se recomienda también que los conductores lleven consigo los certificados de imposibilidad de descarga emitidos por los talleres, en caso de que fueran posteriormente objeto de control conduciendo un vehículo con un tacógrafo digital que funciona mal. Se recomienda también que, si el conductor cambia de vehículo, los certificados permanezcan en el vehículo hasta que la empresa de transportes reciba el certificado como parte de sus obligaciones de conservación de archivos y proceda a reparar el equipo.

D. Control del acoplamiento del sensor de movimiento con la unidad instalada en el vehículo

- 4.24 Si alguno de los hechos expuestos en el apartado anterior se hubiera producido posteriormente a la última inspección, el taller podría hacer una comparación entre los datos de identificación del sensor de movimiento conectado a la caja de cambio de velocidades con los del sensor de movimiento acoplado registrados en la unidad instalada en el vehículo.
- 4.25 El uso de un cable de referencia es una forma eficaz de comprobar si han sido instalados en el vehículo determinados tipos de dispositivos de manipulación. El cable de referencia se conecta, por un lado, a la parte trasera de la unidad instalada en el vehículo y, por el otro, al sensor de movimiento. Si el sensor de movimiento de la caja de cambio de velocidades no ha sido acoplado con la unidad instalada a bordo, saltará un aviso de «error en los datos de movimiento» o de «fallo del sensor». Este mensaje indicará la presencia de un dispositivo de manipulación. En tal caso el vehículo debe ser controlado para buscar dispositivos ocultos.
- 4.26 Otra posible comprobación que se puede realizar el curso de un control es desconectar y retirar el sensor de movimiento. Si el tacógrafo digital no ha sido manipulado, aparecerá un mensaje de error (ausencia de sensor de movimiento). Si no se produce tal mensaje, ello indicaría la presencia de un segundo sensor de movimiento oculto o de cualquier otro dispositivo de manipulación electrónico.
- 4.27 Hay que señalar que, antes de iniciar el uso del cable de referencia, los técnicos de los talleres (o los inspectores) deben insertar su tarjeta de taller (o tarjeta de control) para explicar posteriormente por qué se ha producido una interrupción del suministro eléctrico y por qué aparece un aviso en el *Archivo de incidentes y fallos* de la unidad instalada a bordo. De no hacerlo podría dar la impresión en una inspección ulterior de que el conductor o el operador han intentado atentar contra la seguridad del sensor de movimiento.
- 4.28 Otra alternativa, aunque no siempre es posible, es la de comparar los rastros del sensor de movimiento conectado a la caja de cambio de velocidades con los datos de identificación del sensor de movimiento acoplado registrados en la unidad instalada en el vehículo. Los talleres pueden llevar a cabo las siguientes comprobaciones:
- Una comparación de la información registrada en la placa de instalación con la contenida en la unidad instalada en el vehículo. Si resultara que la información no concuerda, las autoridades de control de los Estados miembros podrían ser informadas y el incidente ser recogido en el informe y el registro de inspección.
 - Una comparación del número de identificación del sensor de movimiento impreso en la carcasa de este último con la información contenida en la unidad instalada en el vehículo. Si fuera necesario se podría utilizar un instrumento electrónico para comprobar la identificación electrónica del sensor de movimiento. Si se produjera una discordancia entre los números de identificación podría concluirse la existencia de un dispositivo de manipulación. Las autoridades de control de los Estados miembros podrían ser informadas y el incidente ser recogido en el informe y el registro de inspección.

E. Procedimientos especiales como consecuencia de un control en carretera

- 4.29 Los inspectores pueden haber enviado un vehículo sospechoso a un taller. En ese caso instruirían en primer lugar a los talleres e instaladores para que descargaran todos los archivos de datos de la unidad del vehículo. Entre dichos archivos están el *Archivo recapitulativo*, el *Archivo pormenorizado sobre la velocidad*, el *Archivo técnico* y el *Archivo de incidentes y fallos*. Los archivos deben ir debidamente acompañados de la firma digital.
- 4.30 Podría realizarse un control completo de los datos registrados, así como de los elementos técnicos (cable de referencia, control de precintos...).
- 4.31 Si se producen incoherencias graves pero no se detecta un dispositivo de manipulación, puede concluirse que se ha utilizado uno, pero que, entretanto, ha sido retirado. En estos casos el inspector debe informar al organismo de coordinación de las acciones de control, previsto en el artículo 2 de la Directiva 2006/22/CE y/o al organismo de enlace intracomunitario, contemplado en el artículo 7 de la misma Directiva, en caso de que el vehículo esté registrado en otro Estado miembro. Esto podría llevar a una investigación más en profundidad, tanto del vehículo como de la empresa.

Capítulo 5: Informe y auditoría de los talleres

- 5.1 Los talleres podrían elaborar un informe de inspección por cada control de vehículo que realicen en el que hubiera que inspeccionar el aparato de control y ello tanto si el control forma parte de una inspección periódica como si se ha hecho por petición expresa de la autoridad nacional competente. Podrían recoger también en un registro la lista de todos los informes de inspección.
- 5.2 El informe de inspección podría conservarse en el taller durante un periodo mínimo de dos años a partir del momento de realización del informe y, cuando así lo solicite la autoridad nacional competente, el taller facilitará todos los registros de las inspecciones y calibrados efectuados en el periodo.
- 5.3 Los incidentes descubiertos por los talleres autorizados (rotura, desperfecto o ausencia de precintos; ausencia de placas; información incompleta o discordancia entre los datos registrados en la unidad instalada en el vehículo y los contenidos en el sensor de movimiento; detección de dispositivos de manipulación; hojas impresas del *Archivo de incidentes y fallos*, o cualquier otro documento impreso de utilidad) podrían pasar a formar parte del modelo de informe. Se insta a las autoridades competentes de los Estados miembros para que se aseguren de que sea así.
- 5.4 Si los talleres no proporcionan unos informes debidamente cumplimentados de las inspecciones, los Estados miembros podrían considerarlo una infracción de la normativa que podría llevar a la retirada de su autorización.
- 5.5 Los Estados miembros podrían realizar auditorías de los informes y registros de inspección de los talleres al menos una vez cada dos años. Las auditorías podrían incluir un control al azar de los informes de inspección relativos al control y calibrado de los tacógrafos digitales. Las tarjetas de taller podrían también ser controladas y descargadas regularmente para evitar que se pierdan o sobrescriban datos.

FICHA RESUMEN**PREVENCIÓN DE MANIPULACIONES DEL TACÓGRAFO DIGITAL DURANTE LA INSPECCIÓN EN EL TALLER**

En sus actividades regulares de autorización y control de los talleres, los Estados miembros deben asegurarse de que el personal esté debidamente formado y de que disponga de todo el equipo necesario para descargar los datos y efectuar determinadas comprobaciones específicas.

La autoridad competente podría instruir a los talleres para que nunca precinten de nuevo un tacógrafo digital en el que se hubiera detectado un dispositivo de manipulación sin antes retirar este último y sin recalibrar el tacógrafo de forma que funcione correctamente. Por otro lado, la autoridad competente podría ordenar a los talleres que retiren la placa de instalación.

Las inspecciones en los talleres podrían consistir en:

- comprobaciones físicas de los precintos y de las placas de instalación y del fabricante;
- un análisis de los archivos de datos descargados y, especialmente, del *Archivo de incidentes y fallos*;
- o si procede, un control con la técnica del cable de referencia.

Los talleres podrían recoger en un informe de inspección las ausencias o desperfectos de los precintos y adjuntar al informe hojas impresas de los archivos descargados. Los informes de inspección podrían ponerse a disposición de las autoridades nacionales durante dos años.

Dentro de los controles regulares de los talleres por parte de los Estados miembros podría realizarse una auditoría de los métodos de inspección, incluido un control al azar de los informes de inspección.

Los Estados miembros podrían asegurarse de que los talleres informen a la autoridad competente de cualquier detección de dispositivos de manipulación o de incoherencias graves que apuntaran hacia la utilización de un dispositivo de manipulación, posteriormente desinstalado.

En estos casos, si el vehículo está matriculado en otro Estado miembro, los Estados miembros podrían informar al organismo de enlace intracomunitario para que profundice su investigación, tanto del vehículo como de la empresa.

Capítulo 6: Disposiciones finales

- 6.1 La detección y lucha contra el uso de dispositivos de manipulación del tacógrafo es un proceso continuado que requiere una vigilancia constante. A medida que avanza la tecnología, progresan también los métodos y tentativas de atentar contra el sistema. Por ello, todas las partes involucradas en la seguridad de los tacógrafos, tanto si son inspectores, como talleres autorizados o instaladores, operadores y conductores honestos, deben cooperar en ello.
 - 6.2 A nivel nacional, debe alentarse a los Estados miembros a obtener tanta información como sea posible y a desarrollar sus propias estrategias de lucha contra esta amenaza y debe ayudárseles a compartir tal información. Todos los nuevos métodos, o los métodos y tentativas diferentes, de falsear el sistema, deben ser puestos en conocimiento de la Comisión.
 - 6.3 A nivel comunitario, la Comisión continuará examinando de cerca la situación y vigilando la aplicación de la normativa y buscará el apoyo y la cooperación de todos los Estados miembros y partes interesadas.
-