



# Trace 2

## Aplicación eficaz y armonizada del Paquete de Movilidad 1

**PREPARADO POR:** CORTE, ETF, IRU y SQUARIS Consultores



Versión final  
MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921  
MOVE/2021/OP/0006

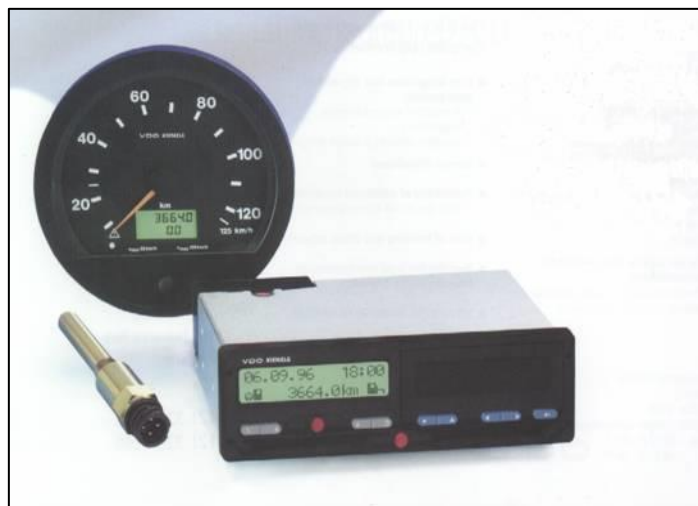
**POR LA  
COMISIÓN EUROPEA**

Dirección General de Movilidad y Transportes  
Dirección C - Suelo  
Unidad C.1 - Transporte por carretera  
1049 Bruselas  
Correo electrónico: [Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu](mailto:Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu)

**DESCARGO DE RESPONSABILIDAD** - Este documento es una nota orientativa y las recomendaciones aquí incluidas no son vinculantes. Ha sido elaborado por los autores en virtud del Contrato núm: MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921 (MOVE/2021/OP/0006) con la Unión Europea. Las opiniones expresadas son únicamente las del contratista y no representan la posición oficial de la autoridad contratante.

La versión original en inglés de este documento ha sido traducida a su idioma mediante un programa informático. No se trata de una traducción oficial. En caso de incoherencia, prevalecerá la versión original en inglés del documento.

# Documento de orientación para el cumplimiento de TRACE 2 sobre el Reglamento (UE) nº 165/2014 - Tacógrafo



# Índice

1. Introducción .....	1
2. Evolución de la tecnología y la terminología .....	2
3. Nuevas características técnicas introducidas en las versiones 1 y 2 de los tacógrafos inteligentes (G2V1 y G2V2) .....	4
4. Datos de control remoto del tacógrafo (RTM) .....	8
5. Registro de ubicaciones.....	10
5.1 Registro de la ubicación al inicio y al final del período de trabajo diario.....	10
5.2 Registro de localizaciones realizado por tacógrafos inteligentes.....	10
5.3 Registro de la localización en el paso fronterizo.....	12
6. Sellos .....	14
6.1 Obligaciones.....	14
6.1.1 Tacógrafos inteligentes .....	14
6.1.2 Para tacógrafos analógicos y digitales de Generación 1 .....	14
6.2 Retirada o rotura de un precinto por un agente de control .....	14
7. Infracciones .....	15
Anexo 1 - Nota orientativa 10 de la Comisión Europea sobre registros de cruces fronterizos en tacógrafos analógicos. ....	20
Anexo 2 - Nota orientativa 9 de la Comisión Europea sobre un formulario normalizado para la declaración escrita sobre la retirada o rotura de un precinto de tacógrafo por un agente de control.....	26
Anexo 3 - Evolución del texto normativo relativo al tacógrafo: Reglamento (CEE) nº 3821/85 y Reglamento (UE) nº 165/2014 .....	30

## Abreviaturas y siglas

DSRC	Comunicación dedicada de corto alcance
ERRU	Registros europeos de empresas de transporte por carretera
G1	Generación 1 Tacógrafo digital
G1V1	Generación 1 Versión 1 (Tacógrafo digital)
G1V2	Generación 1 Versión 2 (Tacógrafo digital)
G1V3	Generación 1 Versión 3 (Tacógrafo digital)
G2	Tacógrafo inteligente (segunda generación del tacógrafo digital)
G2V1	Tacógrafo inteligente versión 1 (o tacógrafo digital de segunda generación versión 1) también denominado tacógrafo inteligente
G2V2	Tacógrafo inteligente versión 2 (o tacógrafo digital de segunda generación versión 2), también denominado tacógrafo inteligente.
GNSS	Sistema Mundial de Navegación por Satélite
OSNMA	Servicio abierto Galileo Autenticación de mensajes de navegación
REDCR	Lector de comunicación de detección precoz a distancia
RTM	Control remoto del tacógrafo
VU	Unidad de vehículo

## Lista de cuadros

Cuadro 1 - Resumen de la evolución del tacógrafo .....	2
Cuadro 2 - Resumen de las características técnicas del tacógrafo inteligente .....	7
Cuadro 3: Resumen del envío de datos a través de la interfaz DSRC descrita en el apéndice 14 del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 .....	9
Cuadro 4 - Resumen del registro de la ubicación al inicio y al final de los periodos de trabajo diarios .....	10
Cuadro 5: Resumen de las localizaciones realizadas por el tacógrafo inteligente. ....	12
Cuadro 6: Resumen de los registros de localización en el paso fronterizo .....	13
Cuadro 7: Grupos de infracciones contra el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo .....	18
Cuadro 8: Resumen comparativo del Reglamento (CEE) 3821/85 y el Reglamento (UE) n.º 165/2014.....	36

# 1. Introducción

El presente documento se ha elaborado en el marco de TRACE 2. El objetivo de TRACE 2 es identificar y explicar los cambios introducidos por el *paquete de movilidad 1* (MP1), centrándose en los cambios que afectan al trabajo realizado por los agentes de control durante las inspecciones en carretera y en las empresas. En consecuencia, este documento identifica y explica las principales novedades técnicas del tacógrafo digital de segunda generación versión 2 ("tacógrafo inteligente" versión 2 o G2V2) introducidas por el MP1, así como presenta las características clave del tacógrafo inteligente versión 1 (G2V1). Dados los plazos fijados por TRACE 2, este documento pretende ser un documento de trabajo que será utilizado por CORTE más allá del plazo de TRACE 2.

Se han elaborado documentos similares para orientar sobre los cambios introducidos por el MP1 en las normas sobre tiempos de conducción y descanso, acceso al mercado y a la profesión, y aplicación del desplazamiento de conductores.

## 2. Evolución de la tecnología y la terminología

Esta tabla presenta un resumen de la evolución de la tecnología, indicando las fechas en las que deben instalarse tacógrafos específicos en los vehículos de nueva matriculación, así como en los vehículos que realizan operaciones de transporte internacional ya equipados con generaciones o versiones anteriores.

Como se presenta en la tabla siguiente, existen dos generaciones del tacógrafo digital:

- Generación 1 (G1), y
- Generación 2 (G2).

G1 del tacógrafo digital tiene tres versiones (G1V1, G1V2, G1V3).

G2 del tacógrafo digital, también denominado "tacógrafo inteligente", tiene 2 versiones:

- G2V1, o tacógrafo inteligente versión 1
- G2V2, o tacógrafo inteligente versión 2.

El G2V2 fue introducido por el paquete Movilidad 1.

Formato	Versión	Base jurídica (Número de Reglamento)	Especificaciones técnicas (Número de Reglamento)	Primeras instalaciones obligatorias*.	Reequipamiento con G2V2**
<b>ANALÓGICO</b>	-	3821/1985	3821/1985 (Anexo 1)	1986	31/12/2024
<b>DIGITAL</b> Generación 1	1	3821/1985	1360/2002	01/05/2006	31/12/2024
	2	3821/1985	1266/2009	01/10/2011	31/12/2024
	3	3821/1985	1266/2009	01/10/2012	31/12/2024
<b>SMART</b> (o <b>DIGITAL</b> Generación 2)	1	165/2014	2016/799	15/06/2019	18/08/2025***
	2	165/2014	2021/1228	21/08/2023	-

\*Deberá instalarse, a partir de estas fechas, en todos los vehículos de nueva matriculación que entren en el ámbito de aplicación de las normas sobre tiempos de conducción y descanso (Reglamento (CE) nº 561/2006).

\*\*Para los **vehículos dedicados al transporte internacional**, es necesario instalar tacógrafos G2V2 en los vehículos equipados con versiones anteriores.

\*\*\* O de acuerdo con el requisito MIG\_023a de (UE) 2016/799: "Con efectos a partir de la fecha de introducción, la versión 1 de las unidades intravehiculares de segunda generación o de las instalaciones GNSS externas que funcionen mal se sustituirá por la versión 2 de las unidades intravehiculares de segunda generación o de las instalaciones GNSS externas".

Tabla 1 - Resumen de la evolución del tacógrafo

A partir del 1 de julio de 2026, los vehículos comerciales ligeros (LCV, más de 2,5 toneladas) que participen en operaciones de transporte internacional también deberán estar equipados con un tacógrafo inteligente versión 2 (G2V2). Esto se aplicará a todos los vehículos industriales ligeros dedicados al transporte internacional, independientemente de su fecha de matriculación.

El ejecutor puede confirmar la generación y la versión del tacógrafo en la impresión y/o descargar los detalles técnicos del tacógrafo y/o la etiqueta del fabricante de la VU correspondiente.



### 3. Nuevas características técnicas introducidas en las versiones 1 y 2 de los tacógrafos inteligentes (G2V1 y G2V2)

Tacógrafo SMART (Tacógrafo digital Generación 2)	Novedades
--	-----------

#### Versión 1

Módulo GNSS	Registro de la localización del vehículo (véase el cuadro 5)
Señal GNSS como segunda fuente para la detección del movimiento del vehículo	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dentro de una caja de seguridad.</li> <li>- Señal asegurada entre el receptor GNSS y la VU (para receptor GNSS externo).</li> </ul>
DSRC para agentes de control	<p>DSRC son las siglas de "Dedicated Short-Range Communication" (comunicación dedicada de corto alcance). Se trata de una tecnología de comunicación inalámbrica que funciona en la banda de radiofrecuencia y es efectiva en distancias cortas y medias. El módulo DSRC puede estar dentro de la unidad intravehicular (en cuyo caso se instala una antena detrás del parabrisas / dentro del salpicadero) o externo (en cuyo caso el módulo se instala detrás del parabrisas). El tacógrafo enviará indicadores de VERDADERO o FALSO para eventos de datos específicos y limitados (Monitorización Remota del Tacógrafo / Datos RTM): el tacógrafo transmite los eventos ocurridos en los últimos 10 días de ocurrencia. Para recibir y leer estos indicadores, los controladores deben estar equipados con un Lector de Comunicación de Detección Precoz Remota (REDCR).</p> <p>Es importante señalar que el DSRC es una herramienta de preselección destinada a ayudar a los inspectores a filtrar los vehículos y decidir si un vehículo debe ser objeto de un control adicional, lo que mejora la eficacia del control. Para ello, la información enviada a través del DSRC tendría que comprobarse durante una inspección en carretera posterior.</p> <p><i>Los ejecutores necesitan:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• un equipo REDCR ( Remote Early Detection Communication Reader ) en el lado de control;</li> <li>• un software en el REDCR para interpretar y mostrar la información del tacógrafo;</li> <li>• una tarjeta de control para verificar / descifrar los datos RTM recibidos.</li> </ul> <p><i>Fechas de implantación de los equipos DSRC:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En tacógrafos inteligentes a partir del 15 de junio de 2019;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Las autoridades encargadas de velar por el cumplimiento de la normativa deberán estar equipadas con REDCR antes del 18 de agosto de 2024 (los encargados de velar por el cumplimiento de la normativa deberán introducir una tarjeta de control G2 para poder utilizar el DSRC y descodificar los datos).</li> </ul> <p>Categorías de datos RTM (Control Remoto del Tacógrafo) transmitidos a los equipos de los controladores según se describe en la Tabla 3 de este documento.</p>
Transmisión <i>vía</i> DSRC	<p>El tacógrafo enviará VERDADERO / FALSO u otros valores especificados para los eventos.</p> <p>El tacógrafo transmite los eventos ocurridos en los últimos 10 días de ocurrencia.</p>
Nueva criptografía	<p>Hay una gran evolución en la criptografía para aumentar la seguridad del dispositivo. No obstante, se ha garantizado la compatibilidad con versiones anteriores. El tacógrafo inteligente (G2) se ha diseñado con especial atención para que sea totalmente compatible con los tacógrafos digitales de la generación 1. Se pueden mezclar tarjetas y unidades intravehiculares de la generación 1 y de la generación 2. Con la única restricción de que una tarjeta de taller de la generación 1 no puede calibrar un tacógrafo de la generación 2. Pero una tarjeta de taller de la generación 2 sí puede calibrar un tacógrafo de la generación 2. Pero una tarjeta de taller de generación 2 puede calibrar tanto tacógrafos de generación 1 como de generación 2. Dado que el periodo de validez de las tarjetas de centro de ensayo G1 es de un año, a partir de ahora sólo deberían utilizarse tarjetas de centro de ensayo G2 en los centros de ensayo de toda la UE.</p>
Sellado mejorado	Ver <i>capítulo 0</i> .
Otros cambios	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se ha modificado el formato de los archivos que se descargan del tacógrafo.</li> <li>Almacenamiento de la posición del vehículo (véanse las tablas del capítulo 0).</li> <li>La tarjeta de tacógrafo antigua se clasificará como "no válida" una vez que se haya insertado en el mismo tacógrafo una tarjeta más nueva del mismo usuario.</li> </ul>

### Versión 2

Señal GNSS como segunda fuente para la detección del movimiento del vehículo	Autenticación de la señal de satélite por OSNMA.
Detección de pasos fronterizos	Véanse los cuadros 5 y 6.
Registro de la posición del vehículo cuando tiene lugar la carga/descarga de mercancías	El registro automático de la <b>ubicación de la operación de carga/descarga</b> es activado por el conductor, que necesita indicar una operación de carga y/o descarga para que se produzca el registro de la <b>ubicación</b> . Esta operación puede introducirse manualmente a través del menú del tacógrafo (también es posible introducirla a través de un

	<p>dispositivo blue tooth: consulte las especificaciones blue tooth descritas a continuación y aquí: <a href="https://www.corte.be/corte-topics/5-tachograph">https://www.corte.be/corte-topics/5-tachograph</a>).</p> <p>El registro de las actividades es una parte importante del trabajo de un conductor, y un conjunto completo de registros es importante para garantizar que los controles sean rentables y no excesivamente gravosos.</p> <p>Por lo tanto, es crucial que los conductores reciban las instrucciones adecuadas para utilizar todas las funcionalidades de los tacógrafos inteligentes, con el fin de garantizar la existencia de un conjunto completo de registros y evitar largos controles, en particular en carretera. Además, la información sobre la fecha, la hora y el valor del cuentakilómetros también se registran y pueden evaluarse mediante una impresión o una descarga de datos.</p>
<b>Aplicación de los tiempos de conducción y descanso de 28 a 56 días</b>	A partir del 31 de diciembre de 2024, el periodo pasará de 28 a 56 días. Se mantiene el plazo de descarga de las tarjetas de conductor para empresas: 28 días.
<b>Registro del tipo de carga (mercancías/pasajeros)</b>	En el momento del calibrado, el taller es responsable de declarar si el vehículo se utiliza para el transporte de pasajeros o de mercancías. Esta información sobre el tipo de carga se registrará en la tarjeta del conductor al insertarla.
<b>Transmisión vía DSRC del tiempo máximo de conducción superado</b>	<p>La versión 2 del tacógrafo inteligente (G2V2) comunicará, a través del DSRC, más datos que la versión 1 (G2V1), incluidos datos sobre los tiempos de conducción y descanso (véase el cuadro 3), lo que debe considerarse como una indicación y requiere una evaluación adicional por parte de un controlador.</p> <p>Además de los datos de control remoto del tacógrafo transmitidos por la versión 1 del tacógrafo inteligente, la versión 2 también transmitirá datos sobre los tiempos de conducción.</p> <p>Para armonizar lo que se transmitirá en términos de tiempos de conducción y descanso, y dado que esto requiere reglas de computación / cálculo, las especificaciones técnicas previeron reglas de computación / cálculo para los tiempos de conducción y descanso comunicados a través del DSRC.</p>
<b>Transmisión vía DSRC</b>	<p>El tacógrafo enviará VERDADERO o FALSO para los eventos.</p> <p>La infracción se transmite cuando ha sido registrada por el tacógrafo en los últimos 10 días o está en curso.</p>
<b>Interfaz ITS obligatoria - Bluetooth</b>	La versión 2 del tacógrafo inteligente presenta una interfaz normalizada con los sistemas de transporte inteligentes (STI) que

	<p>permite utilizar los datos registrados o producidos por un tacógrafo en modo operativo, por un dispositivo externo. Dichos dispositivos externos pueden obtener datos del tacógrafo a través de Bluetooth. Para armonizar determinadas especificaciones técnicas relacionadas con el uso de Bluetooth, un grupo de expertos compuesto por representantes de los fabricantes de tacógrafos, tarjetas y vehículos acordó reunirse en un grupo de trabajo específico y neutral auspiciado por la Confederación de Organizaciones para el Control del Transporte por Carretera (CORTE). Además, se ha acordado y publicado una especificación de las entradas de conductor vía Bluetooth.</p> <p>Estas especificaciones están disponibles en los sitios web del CORTE y el CCI:  <a href="https://www.corte.be/corte-topics/5-tachograph">https://www.corte.be/corte-topics/5-tachograph</a>  <a href="https://dte.jrc.ec.europa.eu/dte_smart_tachograph.php.html">https://dte.jrc.ec.europa.eu/dte_smart_tachograph.php.html</a></p>
<p><b>OSNMA (Servicio Abierto de Autenticación de Mensajes de Navegación)</b></p>	<p>El sistema europeo de navegación por satélite Galileo proporciona una señal protegida, capaz de proporcionar datos autenticados de posición y hora.</p> <p>Debido a la no disponibilidad de la versión operativa de la OSNMA para agosto de 2023, se pondrán en marcha medidas transitorias, en las que los tacógrafos inteligentes iniciales versión 2 (G2V2) funcionarán sin OSNMA. Esos tacógrafos tendrán la capacidad de actualizarse en una fase posterior -mediante una visita al taller- para autenticar la señal OSNMA.</p>
<p><b>Otros cambios</b></p>	<p>Se ha modificado el formato de los archivos que se descargan del tacógrafo.</p>

*Tabla 2 - Resumen de las características técnicas del tacógrafo inteligente*

## 4. Datos de control remoto del tacógrafo (RTM)

RTM comunicados por el DSRC en tacógrafos inteligentes		
Versión 1		
<b>RTM 1</b>	Placa de matrícula del vehículo	Cadena de caracteres
<b>RTM 2</b>	Exceso de velocidad	VERDADERO / FALSO
<b>RTM 3</b>	Conducir sin carné válido	VERDADERO / FALSO
<b>RTM 4</b>	Tarjeta de conductor válida	VERDADERO / FALSO
<b>RTM 5</b>	Introducción de la tarjeta durante la conducción	VERDADERO / FALSO
<b>RTM 6</b>	Error de datos de movimiento	VERDADERO / FALSO
<b>RTM 7</b>	Conflicto de movimiento del vehículo	VERDADERO / FALSO
<b>RTM 8</b>	2ª tarjeta de conductor	VERDADERO / FALSO
<b>RTM 9</b>	Actividad actual	VERDADERO / FALSO
<b>RTM 10</b>	Última sesión cerrada	VERDADERO / FALSO
<b>RTM 11</b>	Interrupción del suministro eléctrico	Número de interrupciones del suministro eléctrico registradas en los últimos 10 días
<b>RTM 12</b>	Fallo del sensor	Fallo del sensor un octeto según diccionario de datos
<b>RTM 13</b>	Ajuste del tiempo	Valor del ajuste horario más reciente
<b>RTM 14</b>	Intento de violación de la seguridad	Hora de inicio del último evento de intento de violación de seguridad almacenado
<b>RTM 15</b>	Última calibración	Valor del registro de calibración más reciente
<b>RTM 16</b>	Calibración anterior	Valor del registro de calibración anterior al registro de calibración más reciente.
<b>RTM 17</b>	Fecha de conexión del tacógrafo	Fecha del primer calibrado de la VU en el vehículo actual
<b>RTM 18</b>	Velocidad actual	Última velocidad actual registrada en km/h.
<b>RTM 19</b>	Marca de tiempo	Fecha y hora
Versión 2		
<b>RTM 20</b>	Hora a la que estaba disponible la última posición autenticada del vehículo	Fecha y hora
<b>RTM 21</b>	Tiempo de conducción continua	Valor del tiempo
<b>RTM 22</b>	Tiempo diario de conducción más largo para el turno de RTM en curso y el anterior, calculado de conformidad con el apéndice del apéndice 14.	Valor del tiempo
<b>RTM 23</b>	Tiempo diario de conducción más largo dentro de la semana en curso, calculado de conformidad con la adenda del apéndice 14.	Valor del tiempo
<b>RTM 24</b>	Tiempo de conducción semanal, calculado con arreglo al apéndice 14	Valor del tiempo

<b>RTM 25</b>	Tiempo de conducción quincenal, calculado de acuerdo con la adenda del apéndice 14	Valor del tiempo
---------------	--	------------------

*Cuadro 3: Resumen de los datos enviados a través de la interfaz DSRC descrita en el apéndice 14 del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799*

## 5. Registro de ubicaciones

### 5.1 Registro de la ubicación al inicio y al final del período de trabajo diario

Instrumento	Obligación de	Cómo (manual)
<b>Tacógrafo analógico</b>	20 de agosto de 2020 letra f) del apartado 6 del artículo 34 del Reglamento (UE) nº 165/2014.	Conductor para registrar los lugares y símbolos de los países en los que comenzó y terminó el periodo de trabajo diario.
<b>Tacógrafo digital Generación 1</b>	1 de mayo de 2006 Reglamento (CEE) 3821/85 Artículo 15, apartado 5, letra a), y artículo 34, apartado 7, del Reglamento (UE) nº 165/2014.	El conductor introduce, en el tacógrafo digital, los símbolos de los países en los que comenzó y terminó el período de trabajo diario.
<b>Tacógrafo inteligente versión 1 (G2V1)</b>	15 de junio de 2019 Artículo 34, apartado 7, del Reglamento (UE) n.º 165/2014.	El conductor activa el registro de la ubicación utilizando los símbolos de inicio y fin del periodo de trabajo diario.
<b>Tacógrafo inteligente versión 2 (G2V2)</b>	21 de agosto de 2023 Último párrafo del apartado 1 del artículo 8 del Reglamento (UE) nº 165/2014 en combinación con el artículo 2 del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1228 de la Comisión.	Al insertar la tarjeta, el tacógrafo propondrá una localización al conductor, basada en los datos GNSS disponibles, pidiendo confirmación: es un requisito legal para los tacógrafos de la versión 2 mostrar siempre el país actual basado en GNSS como primera opción a seleccionar. De lo contrario, las localizaciones de inicio y fin se registrarán exactamente de la misma forma que en la generación / versiones anteriores.

*Cuadro 4 - Resumen del registro de la ubicación al inicio y al final de los periodos de trabajo diarios*

### 5.2 Registro de localizaciones realizado por tacógrafos inteligentes

Registro de posiciones	Descripción	G2V1	G2V2
Cada 3 horas de conducción	Registro automático cuando se alcanzan las tres horas de conducción acumuladas en el tacógrafo. El	X	X

Registro de posiciones	Descripción	G2V1	G2V2
acumuladas del vehículo	tiempo se refiere al vehículo y no al tiempo de conducción del conductor.		
Inicio y fin de las actividades	<p>Registro manual: esta obligación existe desde 2006 y sólo puede realizarse mediante entrada manual.</p> <p>Sin embargo, las especificaciones técnicas de la versión 2 prevén una función por la cual, al insertar y retirar la tarjeta, el tacógrafo propondrá una posición (basada en la posición GNSS actual), que se invitará al conductor a confirmar. Si el conductor opta por no confirmar esta posición, el registro de la posición GNSS se activa cuando el conductor indica el inicio y el final del período de trabajo diario (durante las entradas manuales o a través de los menús).</p>	X	X
En el paso fronterizo	<p>Grabación automática.</p> <p>Datos registrados: posición, hora, país de origen y país de destino, fecha, hora y valor del cuentakilómetros.</p> <p>Los datos registrados durante un paso fronterizo son:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. el país del que sale el vehículo.</li> <li>2. el país al que entra el vehículo.</li> <li>3. la posición en la que el vehículo ha cruzado la frontera.</li> <li>4. la precisión GNSS, la fecha y la hora correspondientes</li> <li>5. una bandera que indica si la posición ha sido autenticada.</li> <li>6. el valor del cuentakilómetros del vehículo en el momento de la detección del paso fronterizo</li> </ol> <p>El cruce de fronteras se almacenará tanto en la unidad intravehicular como en la tarjeta a partir de G2V2.</p>	-	X
	<p>El registro de la ubicación es automático cuando el conductor indica manualmente que se está realizando una operación de carga y/o descarga.</p> <p>El pictograma que indica dicha operación se combina con la actividad del conductor en ese momento (por ejemplo, descanso, otro trabajo, disponibilidad, etc.).</p>		



Registro de posiciones	Descripción	G2V1	G2V2
Operaciones de carga y descarga realizadas	<p>La operación puede introducirse manualmente a través del menú del tacógrafo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• tres posibilidades (carga/descarga o carga-descarga simultánea).</li> <li>• La posición GNSS, la fecha, la hora y el valor del cuentakilómetros se almacenarán junto con el tipo de operación.</li> </ul>	-	X

Cuadro 5: Resumen de las localizaciones realizadas por el tacógrafo inteligente.

### 5.3 Registro de la localización en el paso fronterizo

Instrumento	Obligación de	Cómo
<b>Tacógrafo analógico</b>	20 de agosto de 2020 Ausencia de referencia en el artículo 34, apartado 6, letra f), del Reglamento (UE) n.º 165/2014.	<p>Registro manual (en el anverso de la carta) del símbolo del país que se ha introducido, por parte del conductor.</p> <p>El conductor debe detenerse en el punto de parada más próximo posible a la frontera o después de ésta. Cuando el cruce de la frontera de un Estado miembro se realice en transbordador o tren, el conductor deberá indicar el símbolo del país en el puerto o estación de llegada.</p> <p>Véase el anexo 1 (nota orientativa 10 de la DG MOVE).</p>
<b>Tacógrafo digital Generación 1</b>	2 de febrero de 2022 Artículo 34, apartado 7, del Reglamento (UE) n.º 165/2014.	Utilización manual de la función de inicio del período de trabajo diario por el conductor: el símbolo del país y, en su caso, de la región en la que entra el conductor tras cruzar una frontera se introducirá como lugar de inicio del período de trabajo diario. El conductor deberá detenerse en el punto de parada más próximo posible a la frontera o después de ésta. Cuando el cruce de la frontera de un Estado miembro se realice en transbordador o tren, el conductor deberá introducir el símbolo del país en el puerto o estación de llegada.
<b>Tacógrafo inteligente versión 1</b>	2 de febrero de 2022 Artículo 34, apartado 7, del	Manual: idem.

	Reglamento (UE) nº 165/2014.	
<b>Tacógrafo inteligente versión 2</b>	21 de agosto de 2023 Artículo 34, apartado 7, del Reglamento (UE) nº 165/2014.	Registro automático del cruce de fronteras. Detección automática de cuándo el vehículo ha cruzado la frontera de un país e indicación de qué país se ha abandonado y en qué país se ha entrado.

*Tabla 6: Resumen de los registros de localización en el paso fronterizo*

Para el registro de cruces fronterizos en tacógrafos analógicos, véase la Nota Orientativa 10 de la Comisión Europea sobre registros de cruces fronterizos en tacógrafos analógicos - **Anexo 1 más abajo**.

Para más información sobre la obligación temporal de registrar manualmente el cruce de fronteras o la primera parada después de la frontera, consulte el sitio web de la Comisión en todas las lenguas de la UE. Los enlaces pueden encontrarse en el sitio web CORTE TRACE 2.

## 6. Sellos

### 6.1 Obligaciones

Los componentes del tacógrafo deben precintarse según se especifica en el certificado de homologación. También deben precintarse todas las conexiones del tacógrafo que sean potencialmente vulnerables a la manipulación, incluida la conexión entre el sensor de movimiento y la caja de cambios, y la placa de instalación cuando proceda.

#### 6.1.1 Tacógrafos inteligentes

Para los tacógrafos inteligentes (es decir, los tacógrafos digitales de segunda generación) existe en el mercado un nuevo precinto (conforme a la norma *EN 16882*) y ahora es obligatorio utilizar estos precintos.

Los sellos con certificación independiente *EN 16882* se reconocerán por un "logotipo T" colocado sobre ellos.

Antes de esto, se utilizaban precintos autocertificados y la fecha límite para la instalación de precintos autocertificados en los tacógrafos inteligentes era el 28 de febrero de 2022. Después de esta "fecha de caducidad", solo podrán colocarse en los vehículos precintos con certificación independiente *EN 16882*.

Consecuencias para los talleres: obligación de colocar el nuevo precinto en los tacógrafos inteligentes una vez transcurrido el plazo de "caducidad" previsto anteriormente.

Consecuencias para los responsables de la aplicación: puesto que los precintos se sustituyen al menos cada dos años:

- Si la última inspección periódica tuvo lugar antes de la fecha de caducidad arriba indicada: aún pueden encontrarse precintos autocertificados.
- Si la última inspección periódica tuvo lugar después de la fecha de caducidad arriba indicada: sólo pueden encontrarse precintos certificados *EN 16882*.
- Dos años después de la fecha límite indicada anteriormente en el sitio web del CCI, todos los precintos para tacógrafos inteligentes deberán estar certificados de acuerdo con la *norma EN 16882*.
- La lista de laboratorios acreditados y fabricantes de precintos certificados también está disponible en el sitio web del CCI. El CCI ya no acepta la autocertificación de precintos. Tan pronto como otros fabricantes de precintos autocertificados notifiquen al CCI la certificación independiente, el CCI actualizará su sitio web:  
[https://dte.jrc.ec.europa.eu/dte\\_seal\\_manufacturer\\_code.php.html](https://dte.jrc.ec.europa.eu/dte_seal_manufacturer_code.php.html).

#### 6.1.2 Para tacógrafos analógicos y digitales de Generación 1

Para talleres: sin obligación de colocar precintos *EN 16882*.

Para los encargados de hacer cumplir la normativa: sin obligación de encontrar precintos *EN 16882*.

## 6.2 Retirada o rotura de un precinto por un agente de control

El artículo 22, apartado 5, del Reglamento (UE) 165/2014 prevé explícitamente que los agentes de control pueden retirar o romper un precinto a efectos de control (en caso de sospecha de manipulación del tacógrafo). Cuando esto ocurra:

- el agente de control podrá sustituir el precinto por un equipo de precintado y una marca especial única sin demora injustificada;
- la tarjeta de control deberá estar insertada en el tacógrafo desde el momento de la retirada del precinto hasta que finalice la inspección, incluso en el caso de colocación de un nuevo precinto;
- el agente de control emitirá una declaración escrita que contenga en la información enumerada en el artículo 22, apartado 5, del Reglamento (UE) 165/2014.

Para la retirada o rotura del precinto por parte de un agente de control, debe hacerse referencia a la nota orientativa 9 de la Comisión Europea sobre el formulario normalizado para la declaración escrita relativa a la retirada o rotura del precinto del tacógrafo por parte de un agente de control. **Véase el anexo 2.**

## 7. Infracciones

La siguiente tabla es un anexo de la Directiva 2006/22/CE y ofrece una visión general de las diferentes infracciones previstas en el Reglamento (UE) nº 165/2014, así como su nivel de gravedad.

*Leyenda: MSI: Infracción más grave, VSI: Infracción muy grave, SI: Infracción grave, MI: Infracción menor.*

Es importante tener en cuenta la sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas en el asunto C-0906/19, en la que el Tribunal decidió que el artículo 19, apartado 2, del Reglamento nº 561/2006 debe interpretarse en el sentido de que se opone a que las autoridades competentes de un Estado miembro impongan una sanción al conductor de un vehículo o a una empresa de transporte por una infracción del Reglamento nº 3821/85, en su versión modificada por el Reglamento nº 561/2006, cometida en el territorio de otro Estado miembro o de un tercer país, pero detectada en su territorio y no sancionada ya.

En otras palabras, un Estado miembro no puede imponer una sanción por una infracción cometida contra las normas que regulan el tacógrafo si dicha infracción se ha cometido en otro Estado miembro. El principio de extraterritorialidad previsto en el artículo 19, apartado 2, del Reglamento nº 561/2006 sólo se aplica a las infracciones del Reglamento nº 561/2006 y no a las normas que regulan el uso del tacógrafo: un agente de control puede imponer una sanción por una infracción de las normas sobre tiempos de conducción y descanso cometida en otro Estado miembro, pero no puede imponer una sanción por una infracción de las normas sobre el tacógrafo cometida en otro Estado miembro. No obstante, el Estado miembro de acogida (en el que se ha detectado la infracción de las normas del tacógrafo, pero no se ha cometido) debe informar al Estado miembro de establecimiento de la infracción detectada, utilizando, por ejemplo, los registros europeos de empresas de transporte por carretera (ERRU), para que la infracción se sancione correctamente.

No	FUNDAMENTO JURÍDICO	TIPO DE INFRACCIONES	NIVEL DE GRAVEDAD			
			MSI	VSI	SI	MI
<b>G</b>	<b>Instalación del tacógrafo</b>					
G1	Artículos 3.1 y 22.2	No tener instalado y utilizado un tacógrafo homologado (por ejemplo: no tener instalado un tacógrafo por instaladores, talleres o fabricantes de vehículos autorizados por las autoridades competentes de los Estados miembros, utilizar un tacógrafo sin los precintos necesarios colocados o sustituidos por un instalador, taller o fabricante de vehículos autorizado o utilizar un tacógrafo sin la placa de instalación).	X			
<b>H</b>	<b>Uso del tacógrafo, la tarjeta de conductor o la hoja de registro</b>					
H1	Artículo 23.1	Utilizar un tacógrafo no inspeccionado por un taller autorizado		X		
H2	Artículo 27	Conductor titular y/o usuario de más de una tarjeta de conductor propia		X		
H3		Conducir con una tarjeta de conductor falsificada (considerado como conducir sin tarjeta de conductor)	X			
H4		Conducir con una tarjeta de conductor de la que el conductor no es titular (considerado como conducir sin tarjeta de conductor)	X			
H5		Conducir con una tarjeta de conductor que se ha obtenido sobre la base de declaraciones falsas y/o documentos falsificados (considerado como conducir sin tarjeta de conductor).	X			
H6	Artículo 32.1	El tacógrafo no funciona correctamente (por ejemplo: el tacógrafo no se ha		X		

		inspeccionado, calibrado y precintado correctamente).				
H7	Artículos 32.1 y 33.1	Uso incorrecto del tacógrafo (por ejemplo: uso incorrecto deliberado, voluntario o impuesto, falta de instrucciones sobre el uso correcto, etc.)		X		
H8		Utilizar un dispositivo fraudulento capaz de modificar los registros del tacógrafo.	X			
H9	Artículo 32.3	Falsificar, ocultar, suprimir o destruir los datos registrados en las hojas de registro o almacenados y descargados del tacógrafo y/o de la tarjeta de conductor.	X			
H10	Artículo 33.2	No llevar hojas de registro, impresiones y datos descargados		X		
H11		Datos registrados y almacenados no disponibles durante al menos un año		X		
H12		Uso incorrecto de las hojas de registro/tarjeta de conductor		X		
H13	Artículo 34.1	Retirada no autorizada de las hojas de registro o de la tarjeta de conductor que repercuta en el registro de los datos pertinentes.		X		
H14		Se utiliza la hoja de registro o la tarjeta de conductor para cubrir un periodo superior al previsto y se pierden los datos.		X		
H15	Artículo 34.2	Utilizar hojas de registro sucias o dañadas o tarjeta de conductor y datos no legibles		X		
H16	Artículo 34.3	No utilizar la introducción manual de datos cuando sea necesario		X		

H17	Artículo 34.4	No se utiliza la hoja de registro correcta o la tarjeta de conductor no está en la ranura correcta (multi-manipulación)			X	
H18	Artículo 34.5	Utilización incorrecta del mecanismo de conmutación		X		
<b>I</b>	<b>Producir información</b>					
I1	Artículo 36	Negarse a ser controlado		X		
I2	Artículo 36	Incapaz de producir registros del día actual y de los 28 días anteriores.		X		
I3		Imposibilidad de presentar registros de la tarjeta de conductor si el conductor es titular de una.		X		
I4	Artículo 36	Imposibilidad de elaborar registros manuales e impresiones realizadas durante el día en curso y los 28 días anteriores.		X		
I5	Artículo 36	No se puede presentar una tarjeta de conductor, si el conductor tiene una		X		
<b>J</b>	<b>Mal funcionamiento</b>					
J1	Artículo 37.1 y Artículo 22.1	Tacógrafo no reparado por un instalador o taller autorizado		X		
J2	Artículo 37.2	El conductor no marca toda la información requerida para los periodos de tiempo que ya no se registran mientras el tacógrafo está averiado o funciona mal.		X		

*Cuadro 7: Grupos de infracciones contra el Reglamento (UE) nº 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo*





# Anexo 1 - Nota orientativa 10 de la Comisión Europea sobre registros de cruces fronterizos en tacógrafos analógicos.

**Asunto:** Inclusión manual de información sobre pasos fronterizos en un tacógrafo analógico.

**Base jurídica:** Artículo 34, apartado 6, letra f), del Reglamento (UE) n.º 165/2014<sup>1</sup>.

**Planteamiento a seguir:** El artículo 34, apartado 6, letra f), del Reglamento (UE) n.º 165/2014, modificado por el Reglamento (UE) n.º 2020/1054<sup>2</sup>, establece la nueva obligación para el conductor de un vehículo equipado con un tacógrafo analógico de anotar manualmente en la hoja de registro del tacógrafo el símbolo del país en el que entra el conductor tras cruzar la frontera de un Estado miembro. El símbolo debe escribirse al principio de la primera parada del conductor en ese Estado miembro (que debe hacerse en el punto de parada más próximo posible a la frontera o después de ella) o, cuando el cruce de la frontera se realice en transbordador o tren, en el puerto o estación de llegada.

Debido al reducido espacio que queda disponible en la hoja de registro una vez efectuados los registros automáticos sobre la actividad del conductor y la velocidad del vehículo, la adición de información manuscrita por el conductor de forma que pueda leerse y entenderse claramente puede resultar una tarea difícil. Además, añadir información manualmente en determinados lugares de la hoja de registro puede provocar su deterioro.

El objetivo de esta nota orientativa es, por tanto, indicar en qué parte exacta de la hoja de registro debe añadirse el símbolo de país, con el fin de garantizar un enfoque común a la hora de aplicar la obligación de registrar el cruce de fronteras en los tacógrafos analógicos y evitar un posible deterioro de la hoja de registro. Los anexos A, B y C de estas orientaciones se refieren a las anotaciones manuales de los pasos fronterizos en los casos de tacógrafos analógicos, mientras que el anexo D recuerda los códigos de nación<sup>3</sup> que deben utilizarse como símbolos de país.

## **Opción 1: bajo la esfera horaria interior de la hoja de registro.**

Siempre que sea posible, el símbolo del país debe escribirse bajo el dial horario interior de la hoja de registro, justo debajo de la hora a la que se detuvo el vehículo tras cruzar la frontera o llegó al puerto o estación cuando el cruce de la frontera se realiza en transbordador o tren (véase el anexo A, *figura 1*). Cuando una línea de referencia marque la apertura de la trampilla del tacógrafo por parte del conductor con el fin de introducir esta anotación manual, el código del país deberá colocarse bajo esta línea de referencia (*véase el anexo A, figura 2*). Esta solución permite minimizar el espacio ocupado por la información sobre el paso de la frontera, puesto que la hora del paso de la frontera ya figura en el cuadrante horario. Además, dado que la hoja de registro dispone de un lugar normalizado para indicar la fecha, tampoco es necesario que el conductor escriba la fecha del paso fronterizo.

<sup>1</sup> Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo al tacógrafo en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 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 (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

<sup>2</sup> Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 561/2006 en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre los tiempos máximos de conducción diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales, y el Reglamento (UE) n° 165/2014 en lo que respecta al posicionamiento mediante tacógrafo (DO L 249 de 31.7.2020, p. 1).

<sup>3</sup> Según lo establecido por el Centro Común de Investigación: [Códigos nacionales del tacógrafo digital \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/euro-issn/codigos-nacionales-del-tacografo-digital)

El anexo A ofrece un ejemplo claro de cómo deben anotarse los pasos fronterizos en la hoja de registro en este caso.

**Opción 2 (si la opción 1 no es posible):** entre las esferas horarias interior y exterior de la hoja de registro.

Sólo en el caso de que el espacio previsto en la zona descrita en la opción 1 no sea suficiente o no esté disponible para una anotación manual del paso fronterizo, la anotación manual deberá insertarse entre las esferas horarias interior y exterior del disco. El lugar exacto deberá estar a la izquierda de la línea de referencia o de la zona correspondiente al lugar en el que pueda haberse grabado una línea de referencia (si no se ha grabado ninguna línea de referencia), sin dañar la grabación existente o futura.

El anexo B ofrece una visualización de la zona aceptable en la que deben introducirse manualmente los pasos fronterizos en este caso.

**Opción 3 (si las opciones 1 y 2 no son posibles):** en la cara posterior del disco analógico.

Sólo como último recurso, si el espacio disponible en el anverso del disco no es suficiente para una inscripción manual, ésta deberá incluirse en el reverso del disco, e incluir también la hora del cruce de la frontera. La hora del cruce de la frontera debe escribirse en formato de 24 horas (es decir, "20:30" por "20:30") y, por lo tanto, debe intentar dejar claro si el cruce se produjo por la mañana o por la tarde/noche.

En el anexo C figura una visualización de una entrada manual en tal caso.

*La presente nota orientativa tiene por objeto ayudar a los conductores, las empresas y las autoridades en la aplicación del Reglamento (UE) n.º 165/2014. Solo el Tribunal de Justicia de la Unión Europea es competente para interpretar con autoridad el Derecho de la Unión.*

## Anexo A - Introducción manual del paso fronterizo en la opción 1

Figura 1 - Pasos fronterizos con los códigos "B" (Bélgica) y "D" (Alemania) escritos a mano en la zona correspondiente de la hoja de registro

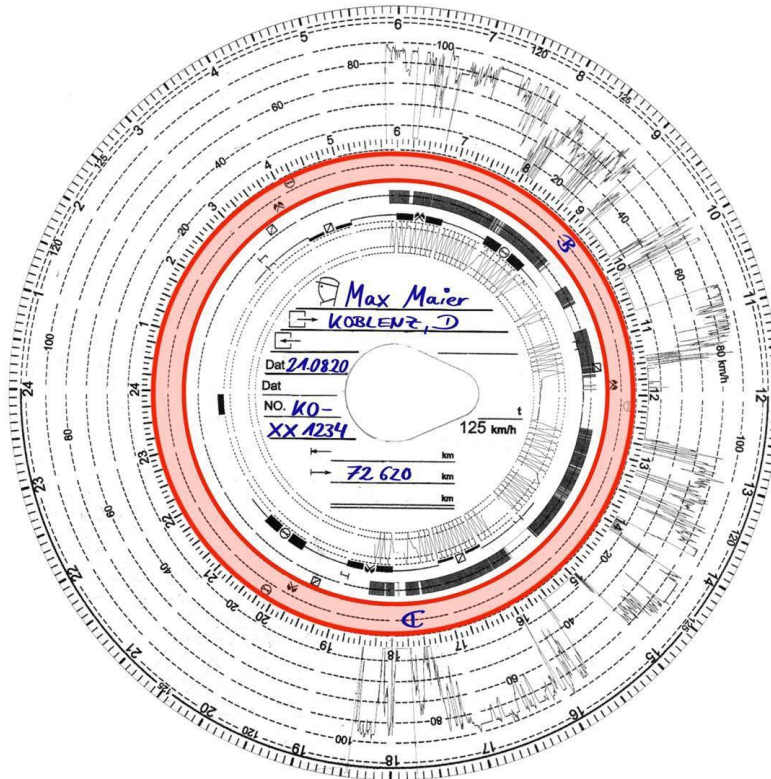
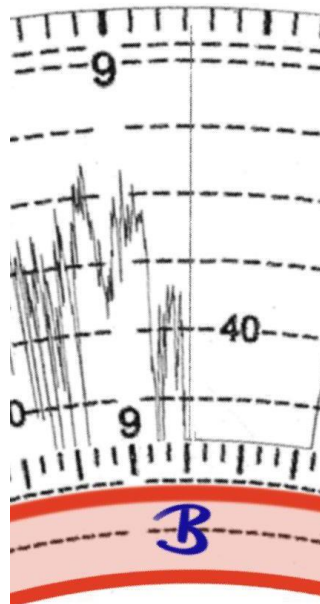
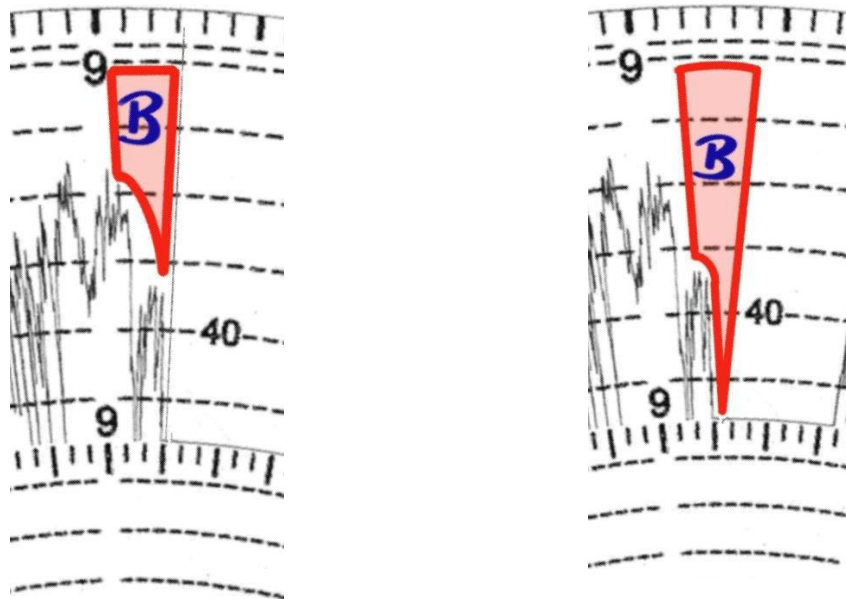


Figura 2 - Detalle del registro manual



## Anexo B - Introducción manual del paso fronterizo en la opción 2

Figura 3 - Zona adicional adecuada de la hoja de registro para colocar la entrada manual

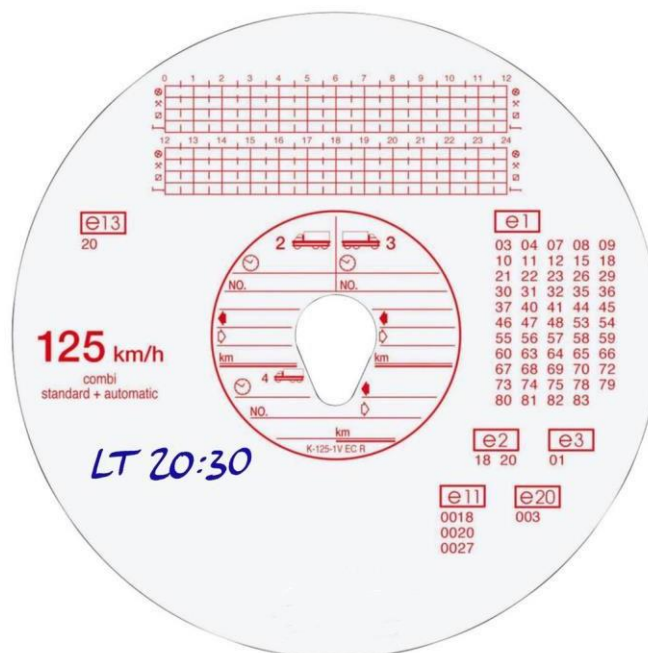


Con una línea de referencia  
*La entrada debe colocarse a la izquierda de la línea de referencia (cuando exista) sin perjudicar el registro existente y futuro.*

Sin línea de referencia

## Anexo C - Introducción manual del paso fronterizo en la opción 3

Figura 4 - Ejemplo de introducción manual en el reverso de la hoja de registro



**Anexo D - Tabla de códigos de nación que deben utilizarse para la introducción manual en el tacógrafo analógico**

*Nota: sólo se requiere una entrada manual del paso fronterizo para entrar en los Estados miembros de la UE.*

<b>País</b>	<b>Nación Código Alfa</b>	<b>País</b>	<b>Nación Código Alfa</b>
Albania	AL	<b>Malta</b>	<b>M</b>
Andorra	Y	Moldavia	MD
Armenia	ARM	Mónaco	MC
<b>Austria</b>	<b>A</b>	Montenegro	MNE
Azerbaiyán	AZ	<b>Países Bajos</b>	<b>NL</b>
Bielorrusia	POR	Macedonia del Norte	MK
<b>Bélgica</b>	<b>B</b>	Noruega	N
Bosnia y Herzegovina	BIH	<b>Polonia</b>	<b>PL</b>
<b>Bulgaria</b>	<b>BG</b>	<b>Portugal</b>	<b>P</b>
<b>Croacia</b>	<b>RRHH</b>	<b>Rumanía</b>	<b>RO</b>
<b>Chipre</b>	<b>CY</b>	Rusia	RUS
<b>República Checa</b>	<b>CZ</b>	San Marino	RSM
<b>Dinamarca</b>	<b>DK</b>	Serbia	SRB
<b>Estonia</b>	<b>EST</b>	<b>Eslovaquia</b>	<b>SK</b>
Islas Feroe	FO	<b>Eslovenia</b>	<b>SLO</b>
Finlandia	FIN	<b>España</b>	<b>E</b>
<b>Francia</b>	<b>F</b>	<b>Suecia</b>	<b>S</b>
Georgia	GE	Suiza	CH
<b>Alemania</b>	<b>D</b>	Tayikistán	TJ
<b>Grecia</b>	<b>GR</b>	Turquía	TR
<b>Hungría</b>	<b>H</b>	Turkmenistán	TM
Islandia	IS	Ucrania	UA
<b>Irlanda</b>	<b>IRL</b>	Reino Unido	REINO UNIDO
<b>Italia</b>	<b>I</b>	Uzbekistán	UZ
Kazajstán	KZ	Ciudad del Vaticano	V
<b>Letonia</b>	<b>LV</b>	Reservado para uso futuro	RFU
Liechtenstein	FL	Comunidad Europea	CE
<b>Lituania</b>	<b>LT</b>	Resto de Europa	EUR
<b>Luxemburgo</b>	<b>L</b>	Resto del mundo	WLD

## **Anexo 2 - Nota orientativa 9 de la Comisión Europea sobre un formulario normalizado para la declaración escrita sobre la retirada o rotura de un precinto de tacógrafo por un agente de control.**

**Asunto:** armonización de la declaración escrita relativa a la retirada o rotura de un precinto de tacógrafo por un agente de control, de conformidad con el artículo 22, apartado 5, párrafo cuarto, del Reglamento (UE) 165/2014<sup>1</sup>.

**Base jurídica:** artículo 22, apartado 5, párrafo cuarto, del Reglamento (UE) n.º 165/2014.

El artículo 22, apartado 5, del Reglamento (UE) n.º 165/2014 establece las condiciones específicas en las que puede retirarse o romperse un precinto.

Si se cumplen las condiciones establecidas en el primer guión del párrafo segundo y en el párrafo cuarto del apartado 5 del artículo 22 y tiene lugar una operación de retirada o rotura del precinto a efectos de control, el agente de control que lleve a cabo la operación deberá emitir una declaración escrita. Dicha declaración escrita deberá contener la información mínima establecida en el citado párrafo cuarto. La presente nota propone un modelo normalizado de dicha declaración escrita, que podrá utilizarse de forma armonizada en toda la Unión si así lo deciden las autoridades de control de todos los Estados miembros.

**Enfoque a seguir:** La información para la declaración escrita establecida en el artículo 22, apartado 5, párrafo cuarto, figura en el anexo 1.

La información marcada con el símbolo (\*) es obligatoria, según lo establecido en el artículo 22, apartado 5, párrafo cuarto, del Reglamento (UE) 165/2014. El resto de la información establecida en el anexo 1 no es obligatoria, pero puede considerarse útil en función de la operación de precintado específica que vayan a realizar las autoridades de control.

En el anexo 2 figura un modelo de formulario normalizado que las autoridades de control pueden utilizar y expedir durante sus controles, y que es coherente con el anexo 1. Se recomienda que los agentes de control utilicen este formulario normalizado durante sus operaciones. Se recomienda que el conductor conserve el original de este documento a bordo del vehículo y que la autoridad encargada de la operación conserve una copia. En la parte posterior del formulario normalizado figura información relativa a los precintos que puede ser de ayuda para las autoridades de control a la hora de comprobar la conformidad de los precintos encontrados en los vehículos.

*La presente nota orientativa tiene por objeto ayudar a los conductores, las empresas y las autoridades en la aplicación del Reglamento (UE) n.º 165/2014. Solo el Tribunal de Justicia de la Unión Europea es competente para interpretar con autoridad el Derecho de la Unión.*

<sup>1</sup> Reglamento (UE) n° 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo al tacógrafo 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 (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

**ANEXO 1**

**Información sugerida para la declaración escrita según lo establecido en el artículo 22, apartado 5, párrafo cuarto, del Reglamento (UE) n.º 165/2014**

1. (\*) Estado miembro de la autoridad de control
2. (\*) Nombre de la autoridad de control
3. (\*) Nombre del responsable del control
4. (\*) Número de la tarjeta de control
5. (\*) Fecha y hora de la retirada o rotura del precinto
  
6. Lugar de la retirada o rotura del precinto (por ejemplo, punto de control, dirección)
7. (\*) Número de identificación del vehículo (VIN)
8. Número de matrícula del vehículo (VRN)
9. (\*) Número del precinto retirado o roto: *MMNNNNNNNN*
- a. Si procede, marca especial en el precinto retirado o roto
  10. (\*) En su caso, número del nuevo precinto colocado:  
*MMNNNNNNNN*
    - a. Si procede, marca especial en el nuevo precinto (colocada por el agente de control)
11. Fecha de la última calibración válida
12. Otras observaciones
  
13. Conductor del vehículo en el momento del control
14. Firma del conductor
15. Firma del funcionario (y sello si está disponible)

**ANEXO 2 - Posible formulario normalizado para las autoridades competentes**

autoridad de control del

1) Estado miembro de la autoridad de control*:
2) Nombre de la autoridad de control*:
3) Nombre del responsable del control*:
4) Número de la tarjeta de control*:
5) Fecha y hora de la retirada o rotura del precinto*:



## Declaración escrita sobre la retirada o rotura de un precinto de tacógrafo por un agente de control

6) Lugar de retirada o rotura del precinto (por ejemplo, puesto de control / Dirección):	
7) VIN (número de identificación del vehículo)*:	
8) VRN (número de matrícula del vehículo):	
9) Número del precinto <b>retirado o roto</b> * (MMNNNNNNN):	9a) Si procede, marca especial en el precinto retirado o roto:
10) <b>En su caso, número del nuevo precinto colocado</b> *. (MMNNNNNNN):	10a) Si procede, marca especial en el nuevo sello (contr. oficial):
11) Fecha de la última calibración válida:	
12) Otras observaciones	

***Conserve este documento en el vehículo y entréguelo a las personas autorizadas (por ejemplo, agentes de control durante los controles en carretera y/o taller autorizado para la próxima calibración).***

13) Conductor en el momento del control,

14) Firma del conductor,

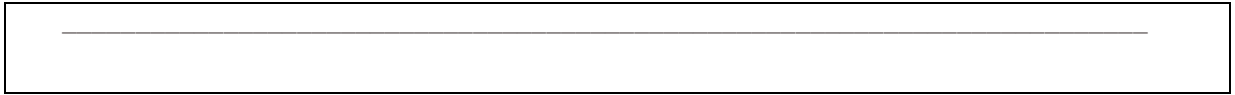
15) Firma del funcionario,

*Declaración escrita con arreglo al artículo 22, apartado 5, párrafo 4<sup>th</sup>, del Reglamento (UE) n.º 165/2014.  
(\* **Información obligatoria.**)*

### **INFORMACIÓN RELATIVA A LOS PRECINTOS DE TACÓGRAFO QUE SE ENCUENTRAN EN LOS VEHÍCULOS**

*Si la fecha de la última calibración válida del tacógrafo inteligente (construido de conformidad con el **anexo IC**) se realiza a partir del **1 de marzo de 2022**, deberán colocarse en el tacógrafo inteligente precintos certificados de conformidad con la norma EN 16882:2016 (marcados con un "logotipo T").*

*Los precintos colocados en los tacógrafos construidos de conformidad con el **anexo I** o el **anexo IB** pueden, pero no deben, ser precintos conforme a la norma EN 16882:2016.*



## **Anexo 3 - Evolución del texto normativo relativo al tacógrafo: Reglamento (CEE) nº 3821/85 y Reglamento (UE) nº 165/2014**






La normativa sobre tacógrafos ha evolucionado considerablemente. Inicialmente el Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo establecía el marco legal para la instalación y uso de tacógrafos, en la actualidad es de aplicación el Reglamento (UE) nº 165/2014. Un análisis detallado de todas las disposiciones técnicas de estos reglamentos no entra en el ámbito de este documento.

Los requisitos más relevantes relacionados con el uso de tacógrafos se reflejan en la siguiente tabla. La tabla ofrece una visión comparativa del Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo y del Reglamento (UE) nº 165/2014 modificado por el paquete de movilidad 1 para mostrar la evolución del texto legal relacionado con los tacógrafos.

<b>Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo (antiguo Reglamento)</b>	<b>Reglamento (UE) nº 165/2014 (Reglamento nuevo, actualmente aplicable, modificado por el paquete de movilidad 1 - reflejado como M1)</b>
<b>Alcance</b>	
<p><b>Artículo 3</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. El aparato de control deberá instalarse y utilizarse en los vehículos matriculados en un Estado miembro que se utilicen para el transporte de viajeros o de mercancías por carretera, con excepción de los vehículos contemplados en el artículo 4 y en el apartado 1 del artículo 14 del Reglamento (CEE) nº 3820/85.</li> <li>2. Los Estados miembros podrán eximir de la aplicación del presente Reglamento a los vehículos mencionados en el apartado 1 del artículo 13 del Reglamento (CEE) nº 3820/85. Los Estados miembros informarán a la Comisión de cualquier exención concedida en virtud del presente apartado.</li> <li>3. Previa autorización de la Comisión, los Estados miembros podrán eximir de la aplicación del presente Reglamento a los vehículos utilizados para las operaciones de transporte contempladas en el apartado 2 del artículo 13 del Reglamento (CEE) nº 3820/85. En caso de urgencia, podrán conceder una exención temporal por un período no superior a 30 días, que se notificará inmediatamente a la Comisión. La Comisión notificará a los demás Estados miembros toda exención concedida en virtud del presente apartado.</li> <li>4. En el caso de los transportes nacionales, los Estados miembros podrán exigir la instalación y utilización del aparato de control de conformidad con el presente Reglamento en cualquiera de los vehículos para cuya instalación y utilización no se exija lo dispuesto en el apartado 1.</li> </ol>	<p><b>Artículo 3</b></p> <p>Alcance</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Los tacógrafos se instalarán y utilizarán en los vehículos matriculados en un Estado miembro que se utilicen para el transporte de viajeros o mercancías por carretera y a los que se aplique el Reglamento (CE) nº 561/2006.</li> <li>2. Los Estados miembros podrán eximir de la aplicación del presente Reglamento a los vehículos mencionados en el artículo 13, apartados 1 y 3, del Reglamento (CE) nº 561/2006.</li> <li>3. Los Estados miembros podrán eximir de la aplicación del presente Reglamento a los vehículos utilizados para operaciones de transporte a los que se haya concedido una excepción de conformidad con el artículo 14, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 561/2006.</li> </ol> <p>Los Estados miembros podrán eximir de la aplicación del presente Reglamento a los vehículos utilizados para operaciones de transporte a los que se haya concedido una excepción de conformidad con el artículo 14, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 561/2006; lo notificarán inmediatamente a la Comisión.</p> <p>▼M1</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. En un plazo máximo de tres años a partir del final del año de entrada en vigor de las disposiciones de aplicación a que se refiere el artículo 11, párrafo segundo, las siguientes categorías de vehículos que circulen en un Estado miembro distinto de su Estado miembro de matriculación deberán estar equipadas con un tacógrafo inteligente conforme a lo dispuesto en los artículos 8, 9 y 10 del presente Reglamento:             <ol style="list-style-type: none"> <li>(a) vehículos equipados con un tacógrafo analógico;</li> <li>(b) vehículos equipados con un tacógrafo digital que cumpla las especificaciones del anexo IB del Reglamento (CEE) nº 3821/85 aplicable hasta el 30 de septiembre de 2011;</li> </ol> </li> </ol>

	<p>(c) vehículos equipados con un tacógrafo digital que cumpla las especificaciones del anexo IB del Reglamento (CEE) nº 3821/85 aplicable a partir del 1 de octubre de 2011, y</p> <p>(d) vehículos equipados con un tacógrafo digital que cumpla las especificaciones del anexo IB del Reglamento (CEE) nº 3821/85 aplicable a partir del 1 de octubre de 2012.</p> <p>4a. A más tardar cuatro años después de la entrada en vigor de las disposiciones detalladas a que se refiere el artículo 11, párrafo segundo, los vehículos equipados con un tacógrafo inteligente que cumpla lo dispuesto en el anexo IC del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión ( 10 ) que circulen en un Estado miembro distinto de su Estado miembro de matriculación estarán equipados con un tacógrafo inteligente conforme a lo dispuesto en los artículos 8, 9 y 10 del presente Reglamento.</p> <p>▼B</p> <p>5. En el caso de las operaciones de transporte nacional, los Estados miembros podrán exigir la instalación y utilización de tacógrafos de conformidad con el presente Reglamento en cualquiera de los vehículos para los que su instalación y utilización no se exijan de otro modo en virtud del apartado 1.</p>
<b>Uso correcto de los tacógrafos</b>	
<p><b>Artículo 13</b> El empresario y los conductores serán responsables de que el equipo funcione correctamente.</p>	<p><b>Artículo 32</b> Uso correcto de los tacógrafos</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Las empresas de transporte y los conductores garantizarán el correcto funcionamiento y el uso adecuado de los tacógrafos digitales y de las tarjetas de conductor. Las empresas de transporte y los conductores que utilicen tacógrafos analógicos garantizarán su correcto funcionamiento y el uso adecuado de las hojas de registro.</li> <li>2. Los tacógrafos digitales no se configurarán de forma que cambien automáticamente a una categoría de actividad específica cuando se apague el motor o el encendido del vehículo, a menos que el conductor siga pudiendo elegir manualmente la categoría de actividad adecuada.</li> <li>3. Queda prohibido falsificar, ocultar, suprimir o destruir los datos registrados en la hoja de registro o almacenados en el tacógrafo o en la tarjeta de conductor, o las impresiones del tacógrafo. Queda asimismo prohibida cualquier manipulación del tacógrafo, de la hoja de registro o de la tarjeta de conductor que pueda dar lugar a la falsificación, supresión o destrucción de los datos y/o de la información impresa. No deberá haber en el vehículo ningún dispositivo que pueda utilizarse a tal efecto.</li> <li>4. Los vehículos no estarán equipados con más de un tacógrafo, salvo a efectos de las pruebas sobre el terreno a que se refiere el artículo 21.</li> <li>5. Los Estados miembros prohibirán la producción, distribución, publicidad y/o venta de dispositivos contruados y/o destinados a la manipulación de tacógrafos.</li> </ol>
<b>Responsabilidad de las empresas de transporte</b>	
<p><b>Artículo 14</b> 1. El empresario entregará a los conductores un número suficiente de hojas de registro, teniendo en cuenta el carácter personal de las mismas, la duración del período de servicio y la posible obligación de sustituir las hojas deterioradas o que hayan sido retiradas por un inspector autorizado. El empresario sólo entregará a los conductores hojas de un modelo aprobado y adecuado para su uso en el equipo instalado en el vehículo.</p>	<p><b>Artículo 33</b> Responsabilidad de las empresas de transporte</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Las empresas de transporte serán responsables de que sus conductores reciban la formación y las instrucciones adecuadas en relación con el correcto funcionamiento de los tacógrafos, ya sean digitales o analógicos, realizarán controles periódicos para garantizar que sus conductores hacen un uso correcto de los mismos y no ofrecerán a sus</li> </ol>

<p>2. La empresa conservará las hojas de registro en buen estado durante al menos un año después de su utilización y entregará copias a los conductores interesados que lo soliciten. Las hojas se presentarán o entregarán a petición de cualquier inspector autorizado.</p>	<p>conductores ningún incentivo directo o indirecto que pueda fomentar el uso indebido de los tacógrafos.</p> <p>Las empresas de transporte entregarán un número suficiente de hojas de registro a los conductores de vehículos equipados con tacógrafos analógicos, teniendo en cuenta el hecho de que las hojas de registro son de carácter personal, la duración del período de servicio y la posible necesidad de sustituir las hojas de registro deterioradas o que hayan sido retiradas por un agente de control autorizado. Las empresas de transporte sólo entregarán a los conductores hojas de registro de un modelo homologado y adecuado para su uso en el aparato instalado en el vehículo.</p> <p>Cuando un vehículo esté equipado con un tacógrafo digital, la empresa de transporte y el conductor deberán garantizar que, teniendo en cuenta la duración del período de servicio, la impresión de los datos del tacógrafo a petición de un agente de control pueda realizarse correctamente en caso de inspección.</p> <p>2. Las empresas de transporte conservarán las hojas de registro y las impresiones, siempre que se hayan realizado impresiones para cumplir lo dispuesto en el artículo 35, en orden cronológico y de forma legible, durante al menos un año después de su utilización, y entregarán copias de las mismas a los conductores interesados que lo soliciten. Las empresas de transporte entregarán asimismo copias de los datos descargados de las tarjetas de conductor a los conductores interesados que lo soliciten, junto con versiones impresas en papel de dichas copias. Las hojas de registro, las impresiones y los datos descargados deberán presentarse o entregarse a petición de cualquier agente de control autorizado.</p> <p>3. Las empresas de transporte serán responsables de las infracciones del presente Reglamento cometidas por sus conductores o por los conductores a su disposición. No obstante, los Estados miembros podrán supeditar dicha responsabilidad a la infracción por parte de la empresa de transporte de lo dispuesto en el párrafo primero del apartado 1 del presente artículo y en el artículo 10, apartados 1 y 2, del Reglamento (CE) nº 561/2006.</p>
<b>Tarjetas de conductor y hojas de registro</b>	
<p><b>Artículo 15</b></p> <p>1. Los conductores no utilizarán hojas de registro sucias o dañadas. Las hojas deberán estar debidamente protegidas.</p> <p>En caso de que se dañe una chapa que lleve grabaciones, los conductores unirán la chapa dañada a la chapa de reemplazo utilizada para sustituirla.</p> <p>2. Los conductores utilizarán las hojas de registro todos los días en que conduzcan, a partir del momento en que se hagan cargo del vehículo. La hoja de registro no podrá retirarse antes de que finalice el período de trabajo diario, salvo que se autorice su retirada. No se podrá utilizar ninguna hoja de registro para cubrir un período superior a aquél para el que está prevista. Cuando, como consecuencia de su ausencia del vehículo, un conductor no pueda utilizar el equipo instalado en el vehículo, los períodos de tiempo indicados en las letras b), c) y d) del segundo guión del apartado 3 se anotarán en la hoja, ya</p>	<p><b>Artículo 34</b></p> <p>Utilización de tarjetas de conductor y hojas de registro</p> <p>▼M1</p> <p>1. Los conductores deberán utilizar hojas de registro o tarjetas de conductor todos los días en que conduzcan, a partir del momento en que se hagan cargo del vehículo. La hoja de registro o la tarjeta de conductor no podrá retirarse antes de que finalice el período de trabajo diario, salvo que su retirada esté autorizada por otro motivo o sea necesaria para entrar en el símbolo del país tras haber cruzado una frontera. No se podrá utilizar ninguna hoja de registro o tarjeta de conductor para cubrir un período superior al previsto.</p> <p>▼B</p> <p>2. Los conductores protegerán adecuadamente las hojas de registro o las tarjetas de conductor y no utilizarán hojas de registro o tarjetas de conductor sucias o deterioradas.</p> <p>3. Cuando, por encontrarse fuera del vehículo, un conductor no pueda utilizar el tacógrafo instalado en el vehículo, los</p>

<p>sea manualmente, mediante registro automático o por otros medios, de forma legible y sin ensuciar la hoja.</p> <p>En caso de que haya más de un conductor a bordo del vehículo, los conductores modificarán las hojas de registro según sea necesario, de modo que la información a que se refieren los apartados 1 a 3 del capítulo II del anexo I se registre en la hoja de registro del conductor que conduzca efectivamente.</p> <p>3. Los conductores deberán:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- asegurarse de que la hora registrada en la hoja coincide con la hora oficial del país de matriculación del vehículo,</li> <li>- accionar los mecanismos de conmutación que permiten registrar por separado y de forma diferenciada los siguientes periodos de tiempo: <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) bajo el cartel : tiempo de conducción;</li> <li>(b) bajo el signo : todos los demás períodos de trabajo;</li> <li>(c) bajo el signo : otros periodos de disponibilidad, a saber: <ul style="list-style-type: none"> <li>- el tiempo de espera, es decir, el período durante el cual los conductores deben permanecer en sus puestos únicamente para responder a las posibles llamadas para iniciar o reanudar la conducción o para realizar otros trabajos,</li> <li>- tiempo pasado junto al conductor mientras el vehículo está en movimiento,</li> <li>- tiempo pasado en una litera mientras el vehículo está en movimiento;</li> <li>(d) bajo el signo : pausas en el trabajo y períodos de descanso diarios.</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> <p>4. Cada Estado miembro podrá permitir que todos los períodos contemplados en las letras b) y c) del segundo guión del apartado 3 se anoten bajo el signo en las hojas de registro utilizadas en los vehículos matriculados en su territorio.</p> <p>5. Cada miembro de la tripulación anotará la siguiente información en su hoja de registro:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) al empezar a utilizar la hoja: sus apellidos y su nombre;</li> <li>(b) la fecha y el lugar en que comienza la utilización de la hoja y la fecha y el lugar en que finaliza dicha utilización;</li> <li>(c) el número de matrícula de cada vehículo al que esté asignado, tanto al inicio del primer viaje registrado en la hoja como después, en caso de cambio de vehículo, durante la utilización de la hoja;</li> <li>(d) la lectura del cuentakilómetros: <ul style="list-style-type: none"> <li>- al inicio del primer viaje registrado en la hoja,</li> <li>- al final del último viaje registrado en la hoja,</li> <li>- en caso de cambio de vehículo durante una jornada laboral (lectura en el vehículo al que estaba asignado y lectura en el vehículo al que va a ser asignado);</li> </ul> </li> <li>(e) la hora de cualquier cambio de vehículo.</li> </ul> <p>6. El equipo deberá estar diseñado de forma que sea posible para un inspector autorizado, en caso necesario después de abrir el equipo, leer las grabaciones relativas a las nueve horas anteriores al momento del control sin deformar, dañar o ensuciar permanentemente la hoja.</p>	<p>períodos de tiempo a que se refieren los incisos ii), iii) y iv) de la letra b) del apartado 5 deberán:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) si el vehículo está equipado con un tacógrafo analógico, se anotará en la hoja de registro, ya sea manualmente, mediante grabación automática u otros medios, de forma legible y sin ensuciar la hoja de registro; o bien</li> <li>(b) si el vehículo está equipado con un tacógrafo digital, se introducirá en la tarjeta del conductor utilizando el dispositivo de introducción manual previsto en el tacógrafo.</li> </ul> <p>Los Estados miembros no impondrán a los conductores la obligación de presentar formularios que certifiquen sus actividades cuando se encuentren fuera del vehículo.</p> <p>4. Cuando haya más de un conductor a bordo de un vehículo equipado con tacógrafo digital, cada conductor deberá asegurarse de que su tarjeta de conductor está insertada en la ranura correcta del tacógrafo.</p> <p>Cuando haya más de un conductor a bordo de un vehículo provisto de tacógrafo analógico, los conductores modificarán las hojas de registro según sea necesario, de modo que la información pertinente se registre en la hoja de registro del conductor que conduzca realmente.</p> <p>5. Los conductores deberán:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) asegurarse de que la hora registrada en la hoja de registro corresponde a la hora oficial del país de matriculación del vehículo;</li> <li>(b) accionar los mecanismos de conmutación que permiten registrar por separado y de forma diferenciada los siguientes periodos de tiempo: <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) bajo el signo  : tiempo de conducción,</li> <li>(ii) bajo el signo  : "otros trabajos", es decir, cualquier actividad distinta de la conducción, tal como se define en el artículo 3, letra a), de la Directiva 2002/15/CE, así como cualquier trabajo para el mismo u otro empresario dentro o fuera del sector del transporte,</li> <li>(iii) bajo el signo  : "disponibilidad", tal como se define en la letra b) del artículo 3 de la Directiva 2002/15/CE, <ul style="list-style-type: none"> <li>▼M1</li> </ul> </li> <li>(iv) bajo el signo  : pausas, descanso, vacaciones anuales o baja por enfermedad, <ul style="list-style-type: none"> <li>▼M1</li> </ul> </li> <li>(v) bajo el signo "transbordador/tren": Además del signo  : el período de descanso pasado en un transbordador o tren, tal como exige el artículo 9 del Reglamento (CE) no 561/2006. <ul style="list-style-type: none"> <li>▼B</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> <p>6. Cada conductor de un vehículo equipado con un tacógrafo analógico deberá anotar la siguiente información en su hoja de registro:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) al empezar a utilizar la hoja de registro, sus apellidos y su nombre;</li> <li>(b) la fecha y el lugar en que comienza la utilización de la hoja de registro y la fecha y el lugar en que finaliza dicha utilización;</li> <li>(c) el número de matrícula de cada vehículo al que esté asignado el conductor, tanto al inicio del primer viaje registrado en la hoja de registro como después, en caso de cambio de vehículo, durante la utilización de la hoja de registro;</li> </ul>
---	---

<p>Además, el equipo deberá estar diseñado de forma que sea posible, sin abrir la caja, verificar que se están realizando grabaciones.</p> <p>7. Siempre que lo solicite un inspector autorizado, el conductor deberá poder presentar las hojas de registro de la semana en curso y, en cualquier caso, del último día de la semana anterior en la que condujo.</p>	<p>(d) la lectura del cuentakilómetros:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) al inicio del primer viaje registrado en la hoja de registro,</li> <li>(ii) al final del último viaje anotado en la hoja de registro,</li> <li>(iii) en caso de cambio de vehículo durante una jornada de trabajo, la lectura en el primer vehículo al que haya sido asignado el conductor y la lectura en el vehículo siguiente;</li> </ul> <p>(e) la hora de cualquier cambio de vehículo;</p> <p>▼M1</p> <p>(f) los símbolos de los países en los que comenzó y terminó el período de trabajo diario. El conductor también anotará el símbolo del país en el que entre tras cruzar la frontera de un Estado miembro al comienzo de la primera parada del conductor en ese Estado miembro. Esta primera parada se efectuará en el punto de parada más próximo posible a la frontera o después de ésta. Cuando el cruce de la frontera de un Estado miembro se efectúe en transbordador o tren, el conductor introducirá el símbolo del país en el puerto o estación de llegada.</p> <p>▼M1</p> <p>7. El conductor introducirá en el tacógrafo digital los símbolos de los países en los que comenzó y terminó el período de trabajo diario.</p> <p>A partir del 2 de febrero de 2022, el conductor introducirá también el símbolo del país en el que entre tras cruzar la frontera de un Estado miembro al comienzo de la primera parada del conductor en ese Estado miembro. Esta primera parada se efectuará en el punto de parada más próximo posible a la frontera o después de ésta. Cuando el cruce de la frontera de un Estado miembro se efectúe en transbordador o tren, el conductor introducirá el símbolo del país en el puerto o estación de llegada.</p> <p>Los Estados miembros podrán exigir a los conductores de vehículos que efectúen transportes dentro de su territorio que añadan especificaciones geográficas más detalladas al símbolo del país, siempre que dichos Estados miembros hayan notificado esas especificaciones geográficas detalladas a la Comisión antes del 1 de abril de 1998.</p> <p>No será necesario que los conductores introduzcan la información mencionada en el párrafo primero si el tacógrafo registra automáticamente los datos de localización de conformidad con el artículo 8.</p> <p><b>Artículo 35</b></p> <p>Tarjetas de conductor y hojas de registro dañadas</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. En caso de deterioro de una hoja de registro que contenga grabaciones o de una tarjeta de conductor, el conductor conservará la hoja de registro o la tarjeta de conductor deterioradas junto con la hoja de registro de recambio que haya utilizado para sustituirla.</li> <li>2. En caso de deterioro, mal funcionamiento, pérdida o robo de una tarjeta de conductor, el conductor deberá:       <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) al inicio de su viaje, imprimir los datos del vehículo que conduce y anotarlos en dicha impresión:           <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) datos que permitan identificar al conductor (nombre, tarjeta de conductor o número de permiso de conducción), incluida su firma;</li> <li>(ii) los periodos contemplados en los incisos ii), iii) y iv) del artículo 34, apartado 5, letra b);</li> </ul> </li> <li>(b) al final del viaje, imprimir la información relativa a los períodos de tiempo registrados por el tacógrafo, registrar</li> </ul> </li> </ol>
---	--

	<p>los períodos de otro trabajo, disponibilidad y descanso que se hayan tomado desde la impresión efectuada al inicio del viaje, cuando no hayan sido registrados por el tacógrafo, y marcar en dicho documento los datos que permitan identificar al conductor (nombre, tarjeta de conductor o número de permiso de conducción), incluida su firma.</p> <p><b>Artículo 36</b> Documentos que debe llevar el conductor</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Cuando un conductor conduzca un vehículo equipado con un tacógrafo analógico, deberá estar en condiciones de presentarlo, siempre que lo solicite un agente de control autorizado:       <ol style="list-style-type: none"> <li>(i) las hojas de registro del día en curso y las utilizadas por el conductor en los 28 días anteriores,</li> <li>(ii) la tarjeta de conductor, si se posee, y</li> <li>(iii) todos los registros manuales e impresiones realizados durante el día en curso y los 28 días anteriores, tal como se exige en el presente Reglamento y en el Reglamento (CE) n° 561/2006.</li> </ol> </li> <li>2. Cuando el conductor conduzca un vehículo equipado con un tacógrafo digital, deberá poder presentarlo siempre que se lo solicite un agente de control autorizado:       <ol style="list-style-type: none"> <li>(i) su tarjeta de conductor,</li> <li>(ii) todos los registros manuales e impresiones realizados durante el día en curso y los 28 días anteriores, tal como se exige en el presente Reglamento y en el Reglamento (CE) n° 561/2006,</li> <li>(iii) las hojas de registro correspondientes al mismo período que el mencionado en el inciso ii) durante el cual condujo un vehículo equipado con un tacógrafo analógico.</li> </ol> </li> <li>3. Un agente de control autorizado podrá comprobar el cumplimiento del Reglamento (CE) n° 561/2006 mediante el análisis de las hojas de registro, de los datos visualizados, impresos o descargados que hayan sido registrados por el tacógrafo o por la tarjeta de conductor o, en su defecto, de cualquier otro documento justificativo que justifique el incumplimiento de una disposición, como el artículo 29, apartado 2, y el artículo 37, apartado 2, del presente Reglamento.</li> </ol>
<b>Mal funcionamiento de los equipos</b>	
<p><b>Artículo 16</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. En caso de avería o funcionamiento defectuoso del equipo, el empresario lo hará reparar por un instalador o taller autorizado, tan pronto como las circunstancias lo permitan.</li> </ol> <p>Si el vehículo no puede regresar a las instalaciones en el plazo de una semana calculado a partir del día de la avería o del descubrimiento del funcionamiento defectuoso, la reparación se efectuará en ruta.</p> <p>Las medidas adoptadas por los Estados miembros en aplicación del artículo 19 podrán facultar a las autoridades competentes para prohibir la utilización del vehículo en caso de que no se haya subsanado la avería o el funcionamiento defectuoso con arreglo a lo dispuesto en los párrafos anteriores.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Mientras el equipo esté averiado o funcione defectuosamente, los conductores marcarán en la hoja u hojas de registro, o en una hoja provisional que se adjuntará a la hoja de registro, toda la información</li> </ol>	<p><b>Artículo 37</b> Procedimientos en caso de mal funcionamiento del equipo</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. En caso de avería o funcionamiento defectuoso de un tacógrafo, la empresa de transporte deberá encargar su reparación a un instalador o taller autorizado, tan pronto como las circunstancias lo permitan.</li> </ol> <p>Si el vehículo no puede regresar a los locales de la empresa de transportes en el plazo de una semana calculado a partir del día de la avería o del descubrimiento del funcionamiento defectuoso, la reparación se efectuará en ruta.</p> <p>Las medidas adoptadas por los Estados miembros en aplicación del artículo 41 facultarán a las autoridades competentes para prohibir la utilización del vehículo en caso de que la avería o el funcionamiento defectuoso no hayan sido subsanados con arreglo a lo dispuesto en los párrafos primero y segundo del presente apartado, en la medida en que ello sea conforme con la legislación nacional del Estado miembro de que se trate.</p>



<p>correspondiente a los distintos períodos de tiempo que el equipo no registre correctamente.</p>	<p>2. Mientras el tacógrafo esté averiado o no funcione correctamente, el conductor deberá marcar los datos que permitan su identificación (nombre, tarjeta de conductor o número de permiso de conducción), incluida su firma, así como la información correspondiente a los distintos períodos de tiempo que el tacógrafo ya no registre o imprima correctamente:</p> <p>(a) en la hoja u hojas de registro, o</p> <p>(b) en una hoja provisional que se adjuntará a la hoja de registro o se conservará junto con la tarjeta de conductor.</p>
--	---

*Cuadro 8: Resumen comparativo del Reglamento (CEE) 3821/85 y el Reglamento (UE) nº 165/2014*