



2024/1886

11.7.2024

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2024/1886 DE LA COMISIÓN

de 10 de julio de 2024

por el que se establecen las disposiciones de aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al contenido de la formación inicial y continua de los controladores para el análisis de los datos registrados y la comprobación de los tacógrafos

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos 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 ⁽¹⁾, y en particular su artículo 39, apartado 3,

Considerando lo siguiente:

- (1) Los tacógrafos son fundamentales para controlar si las empresas de transporte por carretera y los conductores profesionales cumplen las disposiciones pertinentes del Derecho de la Unión aplicable en el sector. Por lo tanto, es esencial que los controladores conozcan a fondo y de manera uniforme las normas de la Unión y sepan dónde encontrar las orientaciones pertinentes relativas a dichas normas; han de saber también cómo analizar los datos de los tacógrafos y comprobar estos aparatos, y conocer los últimos avances en materia de tecnología y técnicas de manipulación. Los controladores deben también poseer las aptitudes interpersonales y las capacidades de comunicación que resultan necesarias para interrogar a los conductores en los controles en carretera y al resto del personal en los controles en los locales de las empresas.
- (2) Cabe esperar que la introducción de requisitos comunes de formación para los controladores del sector del transporte por carretera conduzca a la armonización de las prácticas de control en toda la Unión y contribuya a la igualdad de trato de los conductores y las empresas de transporte por carretera en los controles. También debería contribuir a crear una cultura de cumplimiento de la normativa en el seno de la industria y en la sociedad en su conjunto.
- (3) Hasta ahora, la experiencia y las buenas prácticas en la implementación de determinadas disposiciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾ y del Reglamento (UE) n.º 165/2014 y de la Directiva (UE) 2020/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾ han ayudado a los controladores a velar por el cumplimiento de una forma más eficaz y coherente. Esa experiencia y esas buenas prácticas deberían, por tanto, formar parte del contenido de la formación de los controladores, de modo que puedan resultarles útiles a la hora de realizar los controles.
- (4) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité a que se refiere el artículo 42, apartado 3, del Reglamento (UE) n.º 165/2014.

⁽¹⁾ DO L 60 de 28.2.2014, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

⁽³⁾ Directiva (UE) 2020/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y por la que se modifican la Directiva 2006/22/CE en lo que respecta a los requisitos de control del cumplimiento y el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 (DO L 249 de 31.7.2020, p. 49).

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Contenido e impartición de la formación

1. Se establecen en el anexo del presente Reglamento los requisitos comunes de formación para los controladores.
2. Los Estados miembros establecerán las técnicas y los materiales para estructurar e impartir la formación inicial y continua de los controladores de conformidad con los requisitos establecidos en el anexo del presente Reglamento.
3. Los Estados miembros actualizarán periódicamente sus programas de formación para reflejar los cambios en el Derecho pertinente de la Unión y los avances tecnológicos.
4. El presente Reglamento no impedirá a los Estados miembros adoptar los requisitos adicionales que consideren necesarios a fin de garantizar que los controladores reciban la formación adecuada para desempeñar sus funciones.

Artículo 2

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

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

Hecho en Bruselas, el 10 de julio de 2024.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

FORMACIÓN PARA LOS CONTROLADORES

1. La formación impartida a los controladores consistirá tanto en una formación inicial como en una formación continua. El objetivo de la formación continua es poner al día los conocimientos de los controladores, teniendo en cuenta toda posible actualización del marco regulador y los avances tecnológicos.
2. Los Estados miembros garantizarán un equilibrio entre la formación teórica (en el aula y mediante demostraciones) y la formación práctica (experiencia en el puesto de trabajo), e incluirán intercambios de personal, prácticas en la autoridad de control de un Estado miembro diferente o formación conjunta para inspectores de distintos Estados miembros.
3. Los objetivos de la formación para los controladores son los siguientes:
 - adquirir una buena comprensión del Derecho pertinente de la Unión y, en particular, de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006, (UE) n.º 165/2014, los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009⁽¹⁾, (CE) n.º 1072/2009⁽²⁾ y (CE) n.º 1073/2009⁽³⁾ del Parlamento Europeo y del Consejo, de la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁽⁴⁾, las Directivas 92/6/CEE⁽⁵⁾ y 92/106/CEE⁽⁶⁾ del Consejo y, en lo que respecta al desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, de las Directivas 96/71/CE⁽⁷⁾, 2014/67/UE⁽⁸⁾ y (UE) 2020/1057⁽⁹⁾ del Parlamento Europeo y del Consejo, del Acuerdo europeo sobre el trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR, por sus siglas en inglés) y de otros acuerdos internacionales pertinentes, entre ellos el Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la UE y el Reino Unido⁽¹⁰⁾, así como de los procedimientos y técnicas para comprobar su implementación en la práctica;
 - adquirir conocimientos y capacidades prácticas relativas al uso de herramientas, sistemas y procedimientos de control especiales para analizar los datos de los tacógrafos y detectar la manipulación de estos aparatos;
 - adquirir capacidades para detectar eficazmente las infracciones y, con arreglo a la clasificación de estas, determinar las sanciones aplicables;

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (DO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

⁽²⁾ Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (versión refundida) (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

⁽³⁾ Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (versión refundida) (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

⁽⁴⁾ Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera (DO L 80 de 23.3.2002, p. 35).

⁽⁵⁾ Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad (DO L 57 de 2.3.1992, p. 27).

⁽⁶⁾ Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

⁽⁷⁾ Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1996, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios (DO L 18 de 21.1.1997, p. 1).

⁽⁸⁾ Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, relativa a la garantía de cumplimiento de la Directiva 96/71/CE, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios, y por la que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012, relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior («Reglamento IMI») (DO L 159 de 28.5.2014, p. 11).

⁽⁹⁾ Directiva (UE) 2020/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y por la que se modifican la Directiva 2006/22/CE en lo que respecta a los requisitos de control del cumplimiento y el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 (DO L 249 de 31.7.2020, p. 49).

⁽¹⁰⁾ Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra.

- mejorar las capacidades profesionales de comportamiento y las aptitudes interpersonales, a fin de garantizar unos controles eficientes, eficaces, proporcionados y no discriminatorios;
- adquirir conocimientos sobre los sistemas de intercambio de datos y comunicación utilizados en el ámbito del control transfronterizo de las normas pertinentes de la UE en materia de transporte por carretera;
- adquirir conocimientos y capacidades que les permitan familiarizarse con las directrices y notas aclaratorias facilitadas por los servicios de la Comisión ⁽¹⁾, en particular las destinadas a lograr una implementación y un control coherentes de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 y la Directiva (UE) 2020/1057.

4. Los controladores deben recibir formación en función de su especialización y competencia en los distintos ámbitos, así como del tipo de controles que realicen. A este respecto, la formación debe incluir las capacidades que figuran en el siguiente cuadro.

<p>Formación básica: conjunto común de capacidades básicas para los controles en carretera y en locales</p>	<p>Los controladores que realicen controles en carretera o en los locales deberán tener un conocimiento excelente de:</p> <ul style="list-style-type: none"> — aquellas disposiciones jurídicas de la Unión para las que el análisis de los tacógrafos y los datos registrados sea crucial; — el AETR y las normas pertinentes de otros acuerdos internacionales, incluido el Acuerdo de Comercio y Cooperación; — las directrices y notas aclaratorias facilitadas por los servicios de la Comisión para la implementación y el control de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 y las Directivas (UE) 2002/15/CE y 2020/1057; — las características de las diferentes versiones de los tacógrafos analógicos, digitales e inteligentes, como su diseño, sus funcionalidades y el tipo de datos que pueden registrar. <p>Los controladores que realicen controles en carretera o en los locales deberán ser capaces de:</p> <ul style="list-style-type: none"> — utilizar de manera competente los programas informáticos disponibles y cualquier otra herramienta pertinente que sirva para analizar los datos del tacógrafo; — leer y analizar los datos de los programas informáticos, las herramientas y los documentos impresos disponibles; — conocer las técnicas para seleccionar los controles utilizando eficientemente todas las bases de datos y sistemas pertinentes, como el Registro Europeo de Empresas de Transporte por Carretera (ERRU, por sus siglas en inglés) ⁽¹⁾, el sistema de clasificación de riesgos ⁽²⁾, TACHOnet ⁽³⁾ y el Sistema de Información del Mercado Interior (IMI) ⁽⁴⁾; — comportarse con arreglo a los principios de la ética profesional; — utilizar las técnicas de interrogatorio y capacidades de comunicación adecuadas; — tomar decisiones adecuadas sobre la base de la información y las pruebas disponibles [datos del tacógrafo, información recopilada durante el interrogatorio, material presente en la cabina (cuando la legislación nacional lo permita), circunstancias de la operación de transporte, e historial del comportamiento del conductor y de la empresa en materia de cumplimiento]; — informar de manera clara, tanto oralmente como por escrito; — compartir información de manera adecuada con otros Estados miembros, cuando sea necesario.
---	--

⁽¹⁾ Las orientaciones y notas aclaratorias exponen el punto de vista de los servicios de la Comisión sobre la aplicación e implementación de determinadas disposiciones y tienen por objeto garantizar la comprensión común y la aplicación armoniosa de estas. La interpretación del Derecho de la Unión Europea es, en última instancia, prerrogativa del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

Formación para los controladores que realizan controles en carretera	<p>Los controladores que realicen controles en carretera deberán tener un conocimiento excelente de:</p> <ul style="list-style-type: none"> — la instalación y el funcionamiento de los tacógrafos; — las normas y procedimientos sobre precintado y reprecintado de los tacógrafos; — el modo en que trabajan los talleres en cuestión, por ejemplo, la forma en que realizan los controles y las herramientas que utilizan. <p>Concretamente, los controladores que realicen controles en carretera deberán ser capaces de:</p> <ul style="list-style-type: none"> — detectar el fraude y la manipulación efectuados en cualquier versión de tacógrafo en uso; — conocer las técnicas para seleccionar los controles utilizando los sistemas de teledetección temprana de posibles manipulaciones o usos indebidos; — saber detener los vehículos con fines de control, garantizando así la seguridad general; — saber gestionar el comportamiento de los conductores y reaccionar a él.
Formación para los controladores que realizan controles en locales	<p>Los controladores que realicen controles en locales deberán tener un conocimiento excelente de:</p> <ul style="list-style-type: none"> — los procedimientos y facultades de investigación para los controles llevados a cabo en locales: entre otros, la forma de obtener la información pertinente, el procedimiento de entrada en los locales, de solicitud de información y de inspección de los documentos corporativos; — las diversas estructuras empresariales existentes, tanto a nivel nacional como multinacional. <p>Concretamente, los controladores que realicen controles en locales deberán ser capaces de:</p> <ul style="list-style-type: none"> — saber cómo utilizar y analizar una gran cantidad de datos y comparar los datos recibidos de distintas fuentes; — detectar el fraude y la manipulación efectuados en cualquier versión de tacógrafo en uso, especialmente en relación con el uso indebido de las tarjetas de conductor; — mostrar sólidas capacidades comunicativas y adaptar las técnicas de interrogatorio a la persona interrogada.

(¹) Establecido en el artículo 16, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 y en el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/480 de la Comisión, de 1 de abril de 2016, por el que se establecen las normas comunes relativas a la interconexión de los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1213/2010 de la Comisión (DO L 87 de 2.4.2016, p. 4).

(²) Establecido en el artículo 9, apartado 1, de 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 (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 y la Directiva 2002/15/CE en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera, y por el que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 35), y en el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/695 de la Comisión, de 2 de mayo de 2022, por el que se establecen disposiciones de aplicación de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la fórmula común para calcular la clasificación de riesgos de las empresas de transporte (DO L 129 de 3.5.2022, p. 33).

(³) Establecido en el artículo 31, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 165/2014 y en el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/68 de la Comisión, de 21 de enero de 2016, sobre los procedimientos y especificaciones comunes necesarios para la interconexión de los registros electrónicos de las tarjetas de conductor (DO L 15 de 22.1.2016, p. 51).

(⁴) Establecido en el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior y por el que se deroga la Decisión 2008/49/CE de la Comisión («Reglamento IMI») (DO L 316 de 14.11.2012, p. 1).

5. Con el fin de reforzar en mayor medida el principio de colaboración entre los Estados miembros, el contenido de la formación de los controladores también incluirá cursos de idiomas pertinentes o el uso de tecnologías de comunicación y traducción, prestando especial atención a las lenguas utilizadas al realizar controles concertados e inspecciones conjuntas con otros Estados miembros.
 6. El contenido de la formación se adaptará al grupo destinatario y al nivel de la clase para que sea lo más útil posible.
 7. La formación se basará, en la medida de lo posible, en la experiencia de la clase y dejará margen para el intercambio de experiencias y buenas prácticas entre los controladores.
 8. El uso de simuladores o de tacógrafos reales, aunque no es obligatorio, puede ser útil para formar eficazmente a los controladores. En principio, deben utilizarse simuladores de última generación, pero los controladores también recibirán formación para detectar fraudes y analizar datos en generaciones de tacógrafos más antiguas que aún están en circulación.
 9. La formación podrá incluir la posibilidad de que los controladores en formación acompañen a otros controladores durante los controles en carretera o en locales.
-