



Resurge el debate sobre el tacógrafo en las furgonetas

El debate sobre la extensión del uso del tacógrafo a las furgonetas ha reaparecido en los últimos meses. Existen voces como las de la presidenta de la Asociación Empresarial de Transporte de Bizkaia (Asetrabi), Sonia García, que ha acusado al transporte en furgoneta de realizar “prácticas desleales”. Ha denunciado que los accidentes en este tipo de vehículos están creciendo debido a que “no tienen que respetar los tiempos de descanso” y “no tienen un limitador y ello conlleva, en ocasiones, a incurrir en velocidades excesivas”.

Los hábitos de consumo, el nuevo perfil del consumidor y el éxito del e-commerce han provocado un aumento de movilidad y desplazamientos de las furgonetas. En este contexto, los datos de la Dirección General de Tráfico (DGT) sobre siniestralidad de este tipo de vehículos certifican un incremento en los accidentes. Según las últimas estadísticas publicadas, las furgonetas estuvieron implicadas en 11.150 accidentes con víctimas, de los cuales el 57% se produjo en vías urbanas. Además, el organismo ha destacado que el porcentaje de accidentes con al menos

uno de estos tipos de vehículos implicados ha aumentado del 8,6% en 2013 al 10,9% en 2017.

La Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (Fenadismer), desde un punto de vista de seguridad vial y por una competencia “más” leal, ha manifestado que “el uso de este dispositivo es positivo de cara al control de los tiempos de conducción y descanso”. Actualmente, sin este sistema “pueden hacer jornadas interminables, no respetar las horas estipuladas y, sobre todo, el descanso semanal”, ha señalado la presidenta de Asetrabi. Además, en virtud del Real Decreto-ley 8/2019 del 8 de marzo que ha entrado en vigor en España, por el que se modifica Estatuto de los Trabajadores, a partir del pasado 12 de mayo, todas las empresas están obligadas a garantizar el registro diario de la jornada de trabajo concreta de cada persona empleada.

De esta forma, se evaluaría si cada empleado, tanto autónomo como asalariado directo, cumple con el límite de horas laborales impuestas, lo que también “facilitaría un control sobre la relación laboral del empleado y la empresa”, ha puntualizado May López, asesora en movilidad y sostenibilidad. Es decir, se podría regular el tiempo que el trabajador dedica a su actividad, “evitando así la realización de horas extras no remuneradas, y la dedicación del trabajador autónomo a una compañía”.

No obstante, no todos defienden la incorporación del uso de tacógrafos a las furgonetas. El presidente de la Asociación Española de Empresas de Mensajería (AEM), Alberto Genescá, no es partidario de su aplicación en las furgonetas, ya que los vehículos con ese tonelaje pueden ser manejados con el permiso de conducir B, como se requiere en la actualidad para los turismos, e “iríamos en contra de lo establecido en Europa”. Sin embargo, esta tipología de vehículos se caracteriza con otras funcionalidades y normativas distintas a los turismos, como la capacidad de transportar mercancía o el límite de velocidad establecido en las

diferentes vías.

A pesar de las diferentes posiciones, de momento, al igual que sucede en el resto de los Estados de la Unión Europea, las leyes comunitarias exigen a las furgonetas en lo relativo a la instalación y uso del tacógrafo y los tiempos de conducción y descanso de los conductores. La legislación europea obliga a disponer de tacógrafo solo a los vehículos cuya masa máxima autorizada (MMA), incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 3,5 toneladas.

Sin embargo, la Comisión Europea, en el trámite del Paquete de Movilidad, ha planteado una modificación del reglamento vigente. En todo caso, actualmente la normativa pendiente de ratificarse contempla la introducción obligatoria del nuevo tacógrafo digital inteligente en todos los vehículos que realicen transporte internacional como máximo hasta 2024, incluyendo las furgonetas con una MMA superior a 2.800kg.