



Cumplimiento de la normativa sobre tacógrafos de la UE para flotas de vehículos comerciales ligeros de última milla

GEOTAB[®]

Índice

Resumen ejecutivo	1
Cómo ha evolucionado la normativa sobre tacógrafos de la UE	2
Vehículos y rutas afectados por la nueva legislación	3
¿Afecta a sus vehículos comerciales ligeros?	3
Consideraciones para flotas del Reino Unido	3
Desglose por países	4
Estados miembros de la UE	4
Principales países no miembros de la UE	6
Requisitos principales de cumplimiento de la normativa	7
Costes y plazos para el cumplimiento de la normativa	8
Qué hacer ahora: cuenta atrás de 2 meses	9
Lecciones aprendidas de la implantación en vehículos pesados de mercancías	10
La oportunidad	11
Cómo puede ayudarle Geotab	12
Conclusión	12



Resumen ejecutivo

La Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA) estima que hay más de **30 millones de vehículos comerciales ligeros** en circulación en toda la UE, lo que representa más del 80% de todos los vehículos de transporte de mercancías de la región. Si se incluyen el Reino Unido y la AELC (Noruega, Liechtenstein y Suiza), esta cifra asciende a aproximadamente 37 millones de vehículos.

Se calcula que una **cuarta parte del transporte de mercancías en la UE es de carácter internacional**. Los conductores que circulan por estas rutas se enfrentan a condiciones de trabajo difíciles, como jornadas laborales largas y a menudo irregulares y horarios muy ajustados que pueden aumentar la fatiga y el estrés. El cansancio de los conductores es un factor de riesgo reconocido que pone en peligro a todos los usuarios de las carreteras. De acuerdo con la **Federación Europea de los Trabajadores del Transporte**, la fatiga provoca pérdida de control del vehículo, disminución del tiempo de reacción, dificultad para mantener la velocidad adecuada y pérdida de atención y de percepción de los peligros. **Según las encuestas**, más de la mitad de los conductores de larga distancia reconocen haber estado a punto de quedarse dormidos al volante.

La UE, consciente de la magnitud del transporte internacional de mercancías con vehículos comerciales ligeros dentro de la UE y del impacto que estas operaciones pueden tener en la seguridad vial, amplía el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2020/1054 para incluir a los vehículos comerciales ligeros de más de 2,5 toneladas que realicen transporte internacional o cabotaje. De acuerdo con las normas introducidas como parte del Paquete de Movilidad I de la UE, a partir del 1 de julio de 2026, estos vehículos comerciales ligeros deberán tener instalados los tacógrafos inteligentes de segunda generación (tacógrafos G2V2), y los conductores deberán cumplir las mismas normativas de la UE sobre tiempos de conducción que se aplican actualmente a los conductores de vehículos pesados de transporte de mercancías. El objetivo es mejorar la seguridad vial, reforzar la protección de los conductores y garantizar una competencia leal en todo el mercado europeo del transporte.

Este documento técnico es una guía práctica sobre el nuevo panorama normativo para las empresas de vehículos comerciales ligeros. En él se describe el marco jurídico, se destacan los riesgos financieros derivados del incumplimiento de la normativa y se analiza cómo las empresas de la última milla pueden convertir las dificultades de cumplimiento en una oportunidad comercial, aprovechando los nuevos datos del tacógrafo junto con los sistemas telemáticos existentes para mejorar la eficiencia, reducir los riesgos y reforzar el control operativo.

Cómo ha evolucionado la normativa sobre tacógrafos de la UE

El enfoque de la UE respecto a los tacógrafos y los tiempos de conducción se ha desarrollado durante más de cuatro décadas, con el objetivo constante de mejorar la seguridad vial, proteger a los conductores y mantener una competencia justa. Aunque originalmente se diseñó para vehículos pesados de mercancías, este marco normativo se está ampliando ahora a las operaciones con vehículos comerciales ligeros.

La base fue el [Reglamento \(CEE\) n.º 3821/85 del Consejo](#), que estableció la obligatoriedad de los tacógrafos analógicos en los vehículos pesados de mercancías comerciales con una masa superior a 3,5 toneladas. Estos dispositivos registraban la velocidad, la distancia y la actividad de conducción en gráficos de papel, lo que creó el primer sistema obligatorio para supervisar el cumplimiento de la normativa. Introducidos junto con normas anteriores sobre tiempos de conducción, establecieron una base para el control, aunque eran vulnerables a errores.

La introducción de tacógrafos digitales, obligatorios en los nuevos vehículos a partir de 2006, supuso una importante mejora. Estas medidas mejoraron la integridad de los datos y la coherencia del control en todos los estados miembros, con una transición consolidada en virtud del [Reglamento \(UE\) n.º 165/2014](#).

Paralelamente, el [Reglamento \(CE\) n.º 561/2006](#) armonizó las normas sobre el tiempo de conducción, pausas y periodos de descanso. Sus objetivos declarados eran mejorar las condiciones de trabajo de los conductores, aumentar la seguridad vial y garantizar una competencia leal dentro del sector europeo del transporte. Desde entonces, estas normas se han convertido en la piedra angular del cumplimiento de la normativa operativa para las flotas de vehículos pesados de mercancías.

La siguiente fase llegó con el Paquete de Movilidad I, en particular con el [Reglamento \(UE\) 2020/1054](#). Esta normativa introdujo los tacógrafos inteligentes con seguimiento gracias al sistema global de navegación por satélite (GNSS) y la capacidad de realizar inspecciones a distancia, normas más estrictas sobre descanso y requisitos de retorno a la base, así como un refuerzo del control transfronterizo.

Un aspecto fundamental para las empresas de última milla es que el ámbito de aplicación de la normativa se está ampliando ahora para abordar una laguna existente desde hace tiempo. Históricamente, los vehículos comerciales ligeros que realizaban transporte internacional han operado fuera del marco normativo completo aplicable a los vehículos pesados de mercancías, pese a que se utilizan cada vez más en redes de reparto transfronterizas. Esto ha generado tanto dificultades de control como un desequilibrio competitivo. A partir del 1 de julio de 2026, las normas sobre tacógrafos y tiempos de conducción se ampliarán a los vehículos con una masa máxima autorizada superior a 2,5 toneladas que realizan operaciones internacionales o de cabotaje, lo que exigirá la instalación de tacógrafos inteligentes de segunda generación (G2V2).

Esto supone un cambio estructural. Los movimientos transfronterizos de furgonetas, que a menudo han operado con una supervisión formal limitada, ahora se situarán dentro del mismo marco de cumplimiento que los vehículos más pesados. Al ampliar las normas sobre tacógrafos a los vehículos comerciales ligeros, la UE permite un control más coherente, una competencia más justa y una visibilidad completa de las condiciones laborales en todo el mercado logístico transfronterizo.



Vehículos y rutas afectados por la nueva legislación

Con el nuevo ámbito de aplicación ampliado de la legislación de la UE sobre tiempos de conducción y tacógrafos, el factor determinante pasa a ser una combinación sobre el tipo de vehículo y el uso que se hace de dicho vehículo. Esta sección detalla un marco claro y práctico para ayudar a identificar qué vehículos y rutas entran dentro del ámbito de aplicación, de modo que las empresas puedan evaluar su exposición con confianza y evitar incumplimientos involuntarios.

¿Afecta a sus vehículos comerciales ligeros?

SÍ afecta a sus vehículos comerciales ligeros si:	NO afecta a sus vehículos comerciales ligeros si:
<input checked="" type="checkbox"/> La masa máxima autorizada del vehículo es superior a 2,5 toneladas. Y	<input checked="" type="checkbox"/> La masa máxima autorizada del vehículo es igual o inferior a 2,5 toneladas. O
<input checked="" type="checkbox"/> El vehículo transporta mercancías a través de fronteras de la UE, o hacia la UE, por cuenta ajena o a cambio de una remuneración. O	<input checked="" type="checkbox"/> El vehículo opera exclusivamente en rutas nacionales dentro de un único país. O
<input checked="" type="checkbox"/> El vehículo realiza operaciones de cabotaje, es decir, entrega mercancías dentro de otro país de la UE.	<input checked="" type="checkbox"/> La actividad se realiza exclusivamente como transporte por cuenta propia real.
<input checked="" type="checkbox"/> El vehículo se utiliza tanto para rutas nacionales como internacionales, ya que entrará dentro del ámbito de aplicación siempre que se use para transporte internacional o cabotaje. Estos vehículos deberán tener instalado un tacógrafo G2V2 para garantizar el cumplimiento de la normativa en las rutas internacionales.	

Consideraciones para flotas del Reino Unido

Aunque la normativa de la UE ya no es vinculante para el Reino Unido, cualquier vehículo matriculado en el Reino Unido que entre en la UE para realizar transporte comercial o cabotaje debe cumplir los nuevos requisitos de la UE sobre tacógrafos mientras opere allí.

En la práctica, esto significa que una furgoneta del Reino Unido que entregue mercancías de Dover a París entra dentro del ámbito de aplicación durante el tramo europeo del trayecto, pero una furgoneta del Reino Unido que entregue mercancías de Manchester a Birmingham no entra dentro de dicho ámbito y se rige, por lo tanto, por las normas nacionales del Reino Unido sobre tiempos de conducción.

Desglose por países

Estados miembros de la UE

País	Organismo de control	Posibles sanciones a partir del 2026 de julio
Alemania	BAG – Bundesamt für Güterverkehr	Hasta 30.000€ por infracciones graves.
Austria	Bundesministerium für Klimaschutz + Polizei	Hasta 5.000€ por infracciones graves.
Bélgica	DG Controle / Federal Public Service Mobility	Hasta 80.000€ por infracciones graves o prisión de hasta 6 meses, o ambas.
Bulgaria	IA Avtomobilna Administratsiya	Hasta aproximadamente 1.500€ por infracción.
Croacia	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture	Hasta 40.000€ en sanciones para la empresa por infracciones graves, además de sanciones para el conductor y la persona responsable.
Dinamarca	Fardselsstyrelsen	Hasta 12.000 DKK por infracciones graves para la empresa (aproximadamente 1.600€) y hasta 6.000 DKK para el conductor, aproximadamente 800€.
Eslovaquia	Statna sprava pre cestnu dopravu	Hasta 16.596€ por infracciones graves contra la empresa, más hasta 330€ para el conductor.
Eslovenia	Agencija za varnost prometa	Hasta 12.000€ para la empresa de transporte, 6.000€ para la dirección de transporte y 5.000€ para el conductor por infracciones graves.
España	España Ministerio de Transportes / Movilidad Sostenible	Hasta 6.000€ por infracciones graves.
Estonia	Transpordiamet	Hasta 1.200€ o detención del conductor por infracciones graves, más hasta 16.000€ para una persona jurídica.

País	Organismo de control	Posibles sanciones a partir del 2026 de julio
Finlandia	Traficom	Sistema de días-multa, en función del salario del conductor: 18 días-multa, con un máximo de 25€.
Francia	DREAL – Autoridades regionales + Gendarmerie	Hasta 30.000€ por infracciones graves, más un año de prisión.
Grecia	YPAA – Ministerio de Infraestructura y Transporte	Hasta 3.000€ por infracciones graves para la empresa y hasta 1.000€ para el conductor.
Hungría	ITM – Innovációs Technológiai Miniszterium	Hasta 400.000 HUF por infracciones graves, aproximadamente 1.100€.
Irlanda	RSA – Road Safety Authority	Las sanciones se desconocen, pero se espera que estén en línea con la media europea.
Italia	MIT – Ministero delle Infrastrutture + Polizia Stradale	Las sanciones se desconocen, pero se espera que estén en línea con la media europea.
Letonia	CSDD – Celu satiksmes drošības direkcija	Hasta 1.400€ y hasta 280 puntos de penalización para la empresa por infracciones graves, más hasta 570€ y hasta 114 puntos de penalización para el conductor.
Lituania	VI Transporto kompetenciju agentura	Hasta 2.000€ por infracciones graves.
Luxemburgo	Administration des transports	Hasta 25.000€ por infracciones graves o prisión de hasta 5 años, o ambas.
Países Bajos	ILT – Inspectie Leefomgeving en Transport	Sanciones para empresas de hasta 13.375€ por infracciones graves. Sanciones para conductores de hasta 1.500€.
Polonia	ITD – Inspekcja Transportu Drogowego	Hasta 12.000 PLN por infracciones graves (aproximadamente 2.800€).
Portugal	IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes	Hasta 79.560€ por infracciones graves.

País	Organismo de control	Posibles sanciones a partir del 2026 de julio
República Checa	Celni sprava + Policie CR	Hasta 350.000 CZK por infracciones graves para las empresas (aproximadamente 14.000€), más hasta 4 años de prisión para el conductor y prohibición profesional de conducir o decomiso.
Rumanía	ARR – Autoritatea Rutiera Romana	Las sanciones se desconocen, pero se espera que estén en línea con la media europea.
Suecia	Transportstyrelsen	Tasas de sanción administrativa de hasta 20.000 SEK por infracciones graves (aproximadamente 1.900€), más sanciones penales, incluida la detención de una persona.

Principales países no miembros de la UE

País	Estado	Relevancia a partir del 1 de julio de 2026
Noruega	Miembro de la AELC y del EEE; no pertenece a la UE.	<p>Como miembro del EEE y de la AELC, Noruega ha adoptado la normativa de transporte de la UE, incluido el Paquete de Movilidad I.</p> <p>Los vehículos comerciales ligeros de 2,5 a 3,5 toneladas que realicen transporte internacional hacia la UE deberán cumplir las normas de la UE a partir del 1 de julio de 2026.</p>
Reino Unido	País no perteneciente a la UE tras el Brexit.	<p>El Reino Unido no está sujeto al Reglamento (UE) 2020/1054. Sin embargo, los vehículos del Reino Unido que operen en la UE deben cumplir las normas sobre tacógrafos mientras se encuentren en territorio de la UE.</p> <p>Los operadores irlandeses que viajen en ferri a Gran Bretaña y después atraviesen Gales/Inglaterra antes de tomar el ferri o el túnel del canal hacia la Europa continental deberán cumplir la normativa de la UE sobre tacógrafos durante todo el trayecto, incluido el tramo realizado en Gran Bretaña.</p>
Suiza	Miembro de la AELC, con acuerdos bilaterales con la UE.	<p>Suiza ha firmado un paquete de movilidad bilateral con la UE.</p> <p>Se espera que los vehículos comerciales ligeros de 2,5 a 3,5 toneladas que realicen transporte internacional hacia la UE tengan que cumplir las normas de la UE a partir del 1 de julio de 2026.</p>
Turquía	País candidato a la UE; actualmente no entra dentro del ámbito de aplicación.	Las normas de la UE se aplicarán en el lado de la frontera correspondiente a la UE, una vez que los vehículos entren en un Estado miembro de la UE.

Requisitos principales de cumplimiento de la normativa

Todos los vehículos comerciales ligeros con una masa máxima autorizada superior a 2,5 toneladas que realicen transporte internacional o cabotaje deberán tener instalado un tacógrafo G2V2 antes del 1 de julio de 2026. Todos los conductores deberán recibir formación sobre el uso correcto de la unidad del tacógrafo y de las tarjetas de conductor, así como sobre la aplicación de la normativa de la UE relativa a los tiempos de conducción. Las empresas también deberán implantar procesos estrictos para la grabación y descarga de datos, así como para la gestión continua del cumplimiento de la normativa.

Estos requisitos se enmarcan en el Reglamento (CE) n.º 561/2006, que define los límites de tiempo de conducción, pausas y periodos de descanso de la siguiente manera:



Límite diario de conducción

El conductor puede conducir hasta 9 horas al día. Este límite puede ampliarse hasta un máximo de 10 horas, no más de dos veces por semana.



Límite semanal de conducción

Los conductores no deben superar 56 horas de conducción en una semana ni 90 horas en dos semanas consecutivas. Esto significa que, si se alcanzan las horas máximas de conducción en una semana, el tiempo de conducción deberá reducirse a solo 34 horas en la semana siguiente.



Pausas

Debe realizarse una pausa de al menos 45 minutos después de 4,5 horas de conducción. Esta pausa puede tomarse como un único periodo continuo o dividirse en dos partes: una de al menos 15 minutos, seguida de otra de al menos 30 minutos.



Periodos de descanso

Los tiempos de descanso son aquellos en los que el conductor se encuentra completamente alejado de cualquier actividad laboral. Por tanto, excluyen no solo el tiempo dedicado a la conducción, sino también el tiempo de pausa o dedicado a realizar otros trabajos, según se identifique en el tacógrafo del conductor. Las normas de la UE definen requisitos de descanso tanto diarios como semanales.



Periodos de descanso diarios

Normal: Al menos 11 horas de descanso ininterrumpido al día. Este periodo puede dividirse en un mínimo de 3 horas, seguido de al menos 9 horas de descanso ininterrumpido. **Reducido:** Al menos 9 horas, en las condiciones permitidas.



Periodos de descanso semanales

Normal: Al menos 45 horas de descanso ininterrumpido a la semana. **Reducido:** Al menos 24 horas, sujeto a requisitos de descanso compensatorio en una fase posterior.



Gestión de datos

Los datos de la tarjeta del conductor deben descargarse al menos cada 28 días y los datos de la unidad instalada en el vehículo, al menos cada 90 días. Los registros deben conservarse durante al menos 12 meses. Durante las inspecciones en carretera, los conductores deben poder presentar registros que abarquen los 56 días anteriores.

En la práctica, el cumplimiento de la normativa no solo depende del comportamiento del conductor, sino también de la integridad de los sistemas a nivel de flota utilizados para recoger, almacenar y auditar los datos del tacógrafo.



Costes y plazos para el cumplimiento de la normativa

Las flotas deben presupuestar aproximadamente entre 1.000 y 1.600€ por vehículo para cumplir las normativas, que incluye:

Componente/servicio	Coste estimado
Unidad de tacógrafo G2V2	700-1.200€
Instalación y calibración	Entre 200 y 400€
Tarjeta de tacógrafo del conductor (por conductor)	Aproximadamente 60€
Tarjeta de tacógrafo de la empresa	Aproximadamente 100€ (válida durante 5 años)

Una flota de diez vehículos comerciales ligeros con quince conductores debería prever unos costes iniciales de entre 11.000 y 17.000€ , además de los gastos recurrentes de formación, gestión de datos y renovación de tarjetas.

Qué hacer ahora: cuenta atrás de 2 meses

Con la fecha límite del 1 de julio de 2026, a solo dos meses vista, las flotas de última milla disponen de un margen muy reducido para poder contar con una operativa de tacógrafos plenamente funcional para las operaciones transfronterizas. La capacidad de los talleres para reequipar los vehículos con unidades G2V2 será limitada y el proceso de solicitud de tarjetas de conductor puede tardar varias semanas.

El conductor debe recibir formación suficiente para utilizar las unidades del tacógrafo con confianza, así como comprender claramente los requisitos sobre tiempos de conducción y descanso, a fin de evitar riesgos involuntarios de incumplimiento de la normativa y posibles sanciones.

Un posible calendario podría ser el siguiente:

Mayo de 2026

Auditoría, instalación y formación

- Auditar la flota para identificar las rutas y los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación y reservar tiempo en el taller para las instalaciones.
- Completar la instalación de los tacógrafos en todos los vehículos necesarios de la flota.
- Impartir formación a los conductores sobre el funcionamiento del tacógrafo y las normas relativas a los tiempos de conducción.
- Establecer procedimientos de descarga y archivo de datos.
- Actualizar los procesos de planificación para tener en cuenta los descansos obligatorios.

Junio 2026

Pruebas y comprobaciones finales

- Realizar operaciones piloto con los nuevos tacógrafos instalados.
- Probar los sistemas de descarga remota y conservación de datos.
- Identificar y resolver cualquier incidencia antes de la fecha límite.
- Verificar que la conservación de datos cumple el requisito de inspección de 56 días.
- Comunicar a los clientes cualquier cambio en los plazos de entrega.

1 de julio de 2026

Inicio del control

- Asegurarse de que se lleva a cabo un seguimiento continuo del cumplimiento de la normativa.
- Impartir formación de actualización cuando sea necesario.



Lecciones aprendidas de la implantación en vehículos pesados de mercancías

Cuando los tacógrafos G2V2 empezaron a ser obligatorios para los nuevos vehículos pesados de mercancías en 2019, las flotas que se adaptaron con mayor eficacia compartían un enfoque común.

Trataron el cumplimiento de la normativa como una disciplina operativa, no solo como un ejercicio de adquisición. Instalar el hardware es sencillo; el mayor reto consiste en rediseñar los horarios, formar a los conductores e integrar el cumplimiento de la normativa en las operaciones diarias. Para las empresas de última milla, donde las rutas son dinámicas y la presión sobre los tiempos es elevada, este cambio es clave.

Estas flotas invirtieron en capacidad de descarga remota para mejorar la visibilidad de los tiempos de conducción. La recopilación manual de datos del tacógrafo de los vehículos requiere mucho tiempo, es propensa a errores y depende de que los conductores y los vehículos regresen periódicamente a la base. En cambio, la descarga remota permite una supervisión prácticamente en tiempo real, lo que ayuda a las empresas a identificar y abordar posibles infracciones antes de que se agraven, crear una cultura de cumplimiento de la normativa más sólida y reducir la carga administrativa.

Por último, las flotas líderes integraron los datos del tacógrafo con información más amplia sobre la gestión de flotas, en lugar de tratarlos como un requisito independiente de cumplimiento de la normativa. Esta integración les permitió ir más allá de la prevención de riesgos y utilizar los datos para mejorar la planificación de rutas, la asignación de recursos y la resiliencia operativa.

Para las flotas de vehículos comerciales ligeros de última milla que entren dentro del ámbito de aplicación en 2026, estas lecciones son directamente transferibles.

La oportunidad

Aunque las nuevas normas pueden parecer inicialmente una carga, crean una oportunidad clara para las empresas que adopten un enfoque estructurado. Gracias a los datos mejorados del tacógrafo G2V2, los equipos de gestión de flotas de vehículos comerciales ligeros con operaciones transfronterizas o de cabotaje tendrán acceso a datos verificados y normalizados sobre tiempos de conducción, periodos de descanso y cruces de frontera, capacidades ya consolidadas desde hace tiempo en las flotas de vehículos pesados de mercancías. Estos datos tienen un valor que va mucho más allá del cumplimiento de la normativa:



El bienestar de los conductores se vuelve medible

En lugar de depender de horas notificadas por la propia plantilla, las empresas obtendrán información objetiva sobre los patrones de conducción y las cargas de trabajo. El cumplimiento de la normativa sobre tiempos de conducción tiene como objetivo reducir el riesgo asociado a la fatiga, un factor reconocido que contribuye a los accidentes de tráfico, mejorando la seguridad tanto de los conductores como del resto de usuarios de la vía pública.



Mejora de la precisión de los SLA de los clientes

Al conocer exactamente el tiempo de conducción legal disponible, es posible garantizar los plazos de entrega con mucha más seguridad. En las operaciones de última milla, donde son habituales los plazos de entrega ajustados y las rutas dinámicas, esto permite una programación más realista alineada con los límites legales de conducción.



Evolución de las conversaciones con las aseguradoras

Demostrar un cumplimiento constante y la capacidad de supervisar la actividad de los conductores permite mantener conversaciones más basadas en evidencias con las aseguradoras. Algunas aseguradoras ya ofrecen condiciones preferentes para flotas con integración telemática y tacógrafo.



Mejora de la eficiencia operativa

La información precisa sobre la ubicación del vehículo y la disponibilidad del conductor permite una asignación de los servicios más eficaz. En el caso de las operaciones de última milla transfronterizas, esto puede reducir el kilometraje en vacío, mejorar el uso y potenciar la eficiencia general de la red.

Cómo puede ayudarle Geotab

La solución de tacógrafo digital de Geotab permite a las flotas de última milla cumplir los nuevos requisitos europeos y, al mismo tiempo, mantener el control de los tiempos de conducción y la planificación operativa. Los datos de la tarjeta de conductor y de la unidad instalada en el vehículo pueden descargarse de forma remota de manera programada, lo que permite supervisar de manera centralizada el cumplimiento de la normativa sobre tiempos de conducción. Las alertas casi en tiempo real señalan posibles incumplimientos antes de que se conviertan en infracciones, lo que facilita una gestión proactiva del cumplimiento de la normativa.

Los datos del tacógrafo se recogen directamente del vehículo y se presentan en la plataforma de MyGeotab, lo que ofrece una visión unificada tanto de las flotas de vehículos pesados de mercancías como de vehículos comerciales ligeros. Esto crea un sistema único para inspecciones, auditorías y respuestas a las solicitudes de las autoridades responsables de controlar el cumplimiento. Los datos también pueden integrarse con información sobre el consumo de combustible, la seguridad y la telemática de vídeo en MyGeotab. De este modo, las empresas pueden reducir los riesgos, mejorar los resultados en materia de seguridad y aumentar la eficiencia operativa en redes de última milla cada vez más complejas.

Conclusión

El plazo para cumplir con la legislación ampliada sobre tacógrafos se está reduciendo. Las empresas con flotas de última milla de toda la región EMEA con actividad transfronteriza de vehículos comerciales ligeros deberían prepararse ya para garantizar que todos los vehículos dentro del ámbito de aplicación tengan instalados tacógrafos G2V2 antes del 1 de julio de 2026 y que los conductores y los equipos operativos reciban formación sobre la aplicación de la normativa de la UE relativa a los tiempos de conducción.

En el caso de las flotas que operan en varios países, es poco probable que la recopilación y la gestión manual de los datos de los tacógrafos sean sostenibles a gran escala. A medida que los requisitos normativos se extienden a las operaciones de vehículos comerciales ligeros, muchas empresas están adoptando enfoques centralizados y basados en el sistema.

La solución de tacógrafo digital de Geotab facilita esta transición al proporcionar una visión unificada de la actividad del conductor y del cumplimiento de la normativa. Al integrar los datos del tacógrafo con información más amplia sobre la flota, las empresas pueden ir más allá del simple cumplimiento de la normativa y reforzar el control sobre la seguridad, la eficiencia y el rendimiento operativo.



Para descubrir cómo puede aplicarse esto a sus operaciones, solicite una demo geotab.com/es o póngase en contacto con nuestro equipo de EMEA hoy mismo.

GEO TAB[®]

[in](#) [X](#) [f](#) [▶](#) | geotab.com/es