

ES

ES

ES



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 15.5.2009
COM(2009) 225 final

INFORME DE LA COMISIÓN

**Análisis de las sanciones por infracciones graves de las normas sociales en el transporte
por carretera, tal como se establecen en la legislación de los Estados miembros**

INFORME DE LA COMISIÓN

Análisis de las sanciones por infracciones graves de las normas sociales en el transporte por carretera, tal como se establecen en la legislación de los Estados miembros

(Texto pertinente a efectos del EEE)

1. INTRODUCCIÓN

Este informe analiza las sanciones por infracciones graves de las normas sociales en el transporte por carretera, tal como las prevé la legislación de los Estados miembros, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 10 de la Directiva 2006/22/CE¹ sobre las condiciones mínimas para la aplicación de la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera.

Dos Reglamentos se refieren a las infracciones. El Reglamento (CE) n° 561/2006² relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera contiene normas muy precisas sobre los tiempos de conducción máximos, los períodos de descanso mínimos y las pausas para los conductores que se dedican al transporte profesional. El Reglamento (CEE) n° 3821/85³ relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera se refiere a la instalación y uso del tacógrafo.

El Reglamento (CE) n° 561/2006 exige de los Estados miembros que establezcan normas sobre las sanciones aplicables a las infracciones de ambos Reglamentos. Dichas sanciones han de ser efectivas, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias⁴. El considerando 26 de ese Reglamento menciona además que, entre las distintas medidas comunes que puedan imponer los Estados miembros en caso de que se detecte una infracción grave, debe figurar también la posibilidad de inmovilizar el vehículo. Sin embargo, no figura en ese Reglamento definición alguna de lo que debería considerarse una infracción grave.

En un principio, la Directiva 2006/22/CE incluyó un anexo III con una lista no exhaustiva de lo que habría de considerarse infracción. Ese anexo III ha sido sustituido en fecha reciente por

¹ Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) n° 3820/85 y (CEE) n° 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera, DO L 102 de 11.4.2006, p. 35.

² Reglamento (CE) n° 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° 3821/85 y (CE) n° 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo, DO L 102 de 11.4.2006, p. 1.

³ Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, DO L 370 de 31.12.1985, p. 8.

⁴ Artículo 19, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 561/2006.

un nuevo anexo, mediante la Directiva 2009/5/CE de la Comisión.⁵ Ese nuevo anexo III contiene orientaciones sobre la clasificación de las infracciones de ambos Reglamentos.

Los Estados miembros debían informar a la Comisión de las normas adoptadas al respecto⁶. Veintiséis Estados miembros habían informado a la Comisión cuando se elaboró este informe. Portugal no ha cumplido aún su obligación, por lo que está siendo objeto de un procedimiento de infracción.

2. TIPOS DE SANCIÓN

En las normativas nacionales existen distintos tipos de sanción: sanciones financieras, inmovilización del vehículo, prohibiciones de circular y penas de prisión. Estas sanciones pueden ser distintas ya se trate de conductores o de empresas.

2.1. Sanciones financieras

Todos los Estados miembros disponen de sanciones financieras por infracción. Las multas máximas varían de forma considerable entre los Estados miembros, desde una multa fija de 58,23 euros en Malta hasta una multa que puede llegar a 5 000 euros, e incluso superarlos, en Austria, Chipre, Alemania e Irlanda. Así pues, la multa máxima de un país puede ser varias veces superior a la de otro.

Esta disparidad puede explicarse en parte por diferencias socioeconómicas entre los Estados miembros, ya que una multa de un mismo importe puede ser disuasoria y proporcionada para los conductores y las empresas de un país, pero no necesariamente para los de otro. Ahora bien, este razonamiento no puede aplicarse, por ejemplo, a las multas relativamente elevadas que se aplican en España y en Hungría.

Finlandia aplica un enfoque peculiar: el importe de las sanciones se calcula sobre la base de «multas diarias», que se ponderan en función de los ingresos diarios y del número de hijos de la persona multada.

2.2. Inmovilización del vehículo

Tal como se mencionó anteriormente, el considerando 26 del Reglamento (CE) nº 561/2006 se refiere explícitamente a la posibilidad de inmovilizar el vehículo en caso de que se detecte una infracción grave. Esa medida puede garantizar, en particular, que el conductor se tome un período de descanso suficiente para cumplir las disposiciones del Reglamento (CE) nº 561/2006. Asimismo, puede impedir a las empresas adquirir la ventaja competitiva que supondría incumplir el Reglamento y limitarse a pagar las multas.

Ahora bien, sólo 15 Estados miembros han comunicado a la Comisión haber previsto explícitamente en su legislación la posibilidad de la inmovilización (Bulgaria, Chipre, República Checa, Alemania, Dinamarca, Grecia, Irlanda, Italia, Lituania, Luxemburgo, Polonia, Rumanía, España, Suecia y el Reino Unido).

⁵ Directiva 2009/5/CE de la Comisión, de 30 de enero de 2009, por la que se modifica el anexo III de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) nº 3820/85 y (CEE) nº 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera, DO L 29 de 31.1.2009, p. 45.

⁶ En virtud del artículo 19, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 561/2006.

2.3. Otras sanciones

Siete Estados miembros recurren a penas de prisión en caso de infracción grave, algunos de ellos sólo si no se paga la multa (Austria, Chipre, Dinamarca, Francia, Irlanda, Luxemburgo y el Reino Unido).

La legislación de algunos países también incluye la retirada temporal del permiso de conducción (Bulgaria, Dinamarca, Grecia, Italia y el Reino Unido) o de la tarjeta de conductor (Eslovaquia).

Varios Estados miembros aplican asimismo una o varias multas en caso de infracciones reiteradas o recurrentes (Austria, Bulgaria, Francia, Italia, Eslovaquia y el Reino Unido). La legislación austríaca, por ejemplo, prevé la posibilidad de una encarcelación si la persona ya ha sido multada por una infracción similar.

2.4. Sanciones a las empresas

El artículo 10, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 561/2006 establece que las empresas son responsables de las infracciones cometidas por sus conductores, incluso en el territorio de otro Estado miembro o de un tercer país. En la mayor parte de los Estados miembros (Bélgica, Bulgaria, Alemania, Dinamarca, Estonia, Grecia, Finlandia, Hungría, Irlanda, Italia, Lituania, Letonia, Polonia, Rumanía, Eslovenia, Eslovaquia, Suecia y el Reino Unido), la legislación prevé sanciones distintas para los conductores y las empresas, siendo las multas más altas o las penas más estrictas para las empresas que para los conductores.

El artículo 10, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 561/2006 estipula asimismo que los expedidores, transitarios, operadores turísticos, contratistas principales, subcontratistas y las agencias de colocación de conductores deben garantizar que los horarios de transporte acordados contractualmente cumplan las disposiciones sobre tiempos de conducción y períodos de descanso. Ahora bien, sólo unos pocos Estados miembros hacen referencia, en su legislación sobre sanciones, a estos operadores de la cadena de transporte (Dinamarca, Estonia, Finlandia, Polonia y Suecia). Por desgracia, el análisis de las legislaciones respectivas no pone de manifiesto cómo se aplican estas sanciones en la práctica.

2.5. Principio de extraterritorialidad

El artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 561/2006 también introduce el principio de extraterritorialidad: si las autoridades competentes de un Estado miembro descubren una infracción que no ha sido aún objeto de sanción, tienen la facultad de imponerla, incluso si la infracción ha sido cometida en el territorio de otro Estado miembro o de un tercer país. De conformidad con el principio de no discriminación, la sanción debe ser la misma que si la infracción se ha cometido en el territorio del Estado miembro que la descubre.

Si bien es cierto que este principio amplía el alcance de la aplicación efectiva de las normas sociales del transporte por carretera, puede tener un efecto colateral negativo mientras los Estados miembros apliquen sanciones muy distintas para una misma infracción. Los transportistas que hayan cometido una infracción podrían preferir pagar la multa correspondiente en el Estado miembro en que el que sean más bajas en lugar de exponerse a pagar una multa muy alta en otro Estado miembro. Ello les concedería una ventaja competitiva respecto de las empresas cumplidoras de la normativa vigente.

3. SISTEMAS NACIONALES DE SANCIÓN

Según la información comunicada por los Estados miembros a la Comisión, existen discrepancias considerables entre los sistemas nacionales de sanción. Puede establecerse una distinción básica entre los Estados miembros cuya legislación no especifica diferencia alguna en función de las distintas infracciones y los Estados miembros cuya legislación distingue varias infracciones específicas, que dan lugar a niveles diferentes de sanción.

3.1. Sistemas sin diferenciación de las sanciones

La legislación de algunos Estados miembros prevé tan sólo niveles máximos (y, a veces, mínimos) de las sanciones aplicables a las infracciones en general. Así pues, no es posible analizar las sanciones por infracciones graves. Algunos Estados miembros sólo han informado a la Comisión de los niveles máximos (y, a veces, mínimos). Se trata de Austria, la República Checa, Irlanda, Luxemburgo y el Reino Unido. Malta aplica una multa fija a todas las infracciones (58,23 euros).

3.2. Sistemas con diferenciación de las sanciones

En los demás Estados miembros, la legislación establece una distinción entre algunos tipos de infracción y prevé sanciones distintas. Cabe observar que no todos los Estados miembros que aplican sanciones diferentes según el tipo de infracción disponen de niveles de multa distintos para los mismos tipos de infracción.

3.2.1. Infracciones de las disposiciones sobre tiempos de conducción y períodos de descanso del Reglamento (CE) nº 561/2006

En algunos Estados miembros que aplican un sistema diferenciado, la legislación contiene una clasificación detallada de las infracciones de los períodos de conducción y descanso que establece el Reglamento (CE) nº 561/2006. Se prevén dos o varios niveles para el mismo tipo de infracción, con multas específicas para cada nivel. Por ejemplo, la sanción que estipulan las normas si el período de conducción diario se supera en dos horas es mayor que si se supera sólo en una hora.

El cuadro del anexo I se ha elaborado en función de los datos comunicados a la Comisión. Compara, para los Estados miembros que aplican sanciones diferenciadas, las multas por las infracciones de los artículos 6 a 8 del Reglamento (CE) nº 561/2006, tal como se definen en el nuevo anexo III de la Directiva 2006/22/CE.

También muestra las diferencias en los importes de las multas aplicadas en los Estados miembros. En casos extremos, el importe máximo de las multas previstas por infracciones específicas puede variar entre Estados miembros de 1 a 10. Superar en más de dos horas el tiempo de conducción diario en España puede dar lugar a una multa de hasta 4 600 euros, mientras que en Grecia la multa máxima es de 400 euros.

También es distinta la forma en que se determinan los niveles en los distintos Estados miembros. Los límites se expresan en minutos, en horas o en porcentajes. En algunos Estados miembros sólo existen dos niveles distintos, por ejemplo en Estonia, Francia y Eslovaquia. Otros disponen de más niveles, como Hungría, que dispone de cinco niveles de superación del tiempo de conducción diario: más del 5 %, entre un 5 y un 10 %, entre un 10 y un 15 %, entre un 15 y un 20 %, o más del 20 %.

La legislación española, por ejemplo, establece importes específicos para cada hora de superación del tiempo de conducción bisemanal que, en el Reglamento (CE) nº 561/2006, se limita a 90 horas: un tiempo de conducción de más de 110 horas dará lugar a una sanción de 1 580 euros, mientras que la multa para un tiempo de conducción superior a 111 horas será de 1 620 euros, en ambos casos además de la inmovilización del vehículo.

Cuando existen más de dos niveles, el aumento de las sanciones puede ser lineal o progresivo. En los Países Bajos, por ejemplo, la sanción por superar el tiempo de conducción semanal es de 110 euros por hora, mientras que en Grecia la sanción por superar el tiempo de conducción diario en dos horas es más del doble de la sanción impuesta por una superación de una hora.

En Bélgica existe un sistema particular para determinar las sanciones por superación de los tiempos de conducción diarios y el tiempo de conducción ininterrumpido, que combina dos parámetros. En el caso del tiempo de conducción diario, el mayor período de descanso durante ese plazo determina el nivel de la sanción. Así pues, superar el tiempo de conducción diario en cuatro horas da lugar a una sanción mayor (450 euros) cuando el conductor ha tenido un período de descanso ininterrumpido de menos de tres horas que cuando el conductor ha tenido un período de descanso ininterrumpido de seis horas (310 euros).

Cuando los Estados miembros incluyen este tipo de distinción entre infracciones, es posible deducir qué infracciones consideran más graves. Así puede llegarse a la conclusión de que las diferencias entre Estados miembros, en lo que se refiere a las normas sobre las infracciones de los tiempos de conducción y los períodos de descanso, no son tan importantes si se comparan las infracciones que deben considerarse más graves, aunque puedan observarse diferencias nimias. Valga este ejemplo: una infracción en materia de pausas que, según la clasificación prevista en el nuevo anexo III de la Directiva 2006/22/CE, debería considerarse menor da lugar en Bélgica a una sanción inferior a la impuesta en caso de infracción menor sobre el descanso diario. En los Países Bajos, se aplica la misma sanción a ambas infracciones, mientras que en Polonia existe una sanción mayor.

Ahora bien, en general, huelga decir que la infracción es más grave cuanto mayor sea la superación del tiempo de conducción máximo y cuanto menor sea el cumplimiento del tiempo mínimo de descanso.

Las diferencias se sitúan ante todo en dos aspectos: los distintos niveles de las diferentes sanciones y los importes de las multas impuestas por las infracciones. Tal como se ha indicado anteriormente, la determinación de los niveles varía de forma apreciable, en función de la base de referencia (horas/minutos o porcentajes) y en función del número de niveles. En lo que se refiere a los importes de las sanciones, las diferencias son muy claras, tal como se indica en el anexo I.

3.2.2. Infracciones del Reglamento (CEE) nº 3821/85 (Reglamento relativo al tacógrafo)

Si bien es cierto que las normas para las infracciones del Reglamento (CE) nº 561/2006 son bastante similares en los Estados miembros en cuanto a lo que ha de considerarse más grave, la situación es diferente en lo que se refiere a las infracciones del Reglamento (CEE) nº 3821/85.

Cuando las legislaciones nacionales contienen varias categorías de infracción, suelen observarse diferencias muy significativas entre los Estados miembros, así como diferencias respecto de la clasificación que incluye el nuevo anexo III de la Directiva 2006/22/CE. De la

información complementaria presentada por los Estados miembros puede deducirse que existen diferencias significativas no sólo en el nivel de las multas aplicables, sino también en la forma en que se clasifican las infracciones.

El cuadro del anexo II presenta esas diferencias de clasificación. Para algunas infracciones que la Directiva 2006/22/CE considera «muy graves», algunos Estados miembros han previsto el nivel más bajo de sanción de las infracciones del Reglamento (CE) n° 3821/85. Así sucede, por ejemplo, si un conductor posee varias tarjetas de conductor válidas (infracción G7 en el anexo III de la Directiva 2006/22/CE). En este caso, Estonia, Bulgaria y Lituania aplican el nivel de sanción más bajo. Cabe mencionar asimismo la utilización incorrecta de los dispositivos de conmutación del tacógrafo o el caso del conductor que no es capaz de presentar la tarjeta de conductor de la que es titular (infracciones G22 o I4).

Por otra parte, para la inmensa mayoría de las infracciones consideradas menores en la Directiva 2006/22/CE, la mayor parte de los Estados miembros no aplica su nivel de sanción más bajo. En el caso de un conductor que no disponga de papel suficiente para las impresiones, por ejemplo, infracción que se clasifica entre las infracciones menores en la Directiva 2006/22/CE (infracción G5), Hungría aplica el nivel de sanción más alto.

Sólo para las infracciones que suponen el fraude del tacógrafo (infracciones J1 a J3) y en los casos de empresas que no conservan las hojas de registro (infracciones G6 y G10), la clasificación es similar en la mayor parte de los Estados miembros, que aplica los niveles mayores de sanción a estas infracciones muy graves.

Al igual que ocurre con el Reglamento (CE) n° 561/2006, los importes de las multas aplicadas difieren de forma considerable en lo que se refiere a las infracciones del Reglamento (CEE) n° 3821/85, incluso para las multas máximas aplicadas. Se impone por la manipulación del tacógrafo, por ejemplo, una multa de hasta 586 euros en Lituania, frente a 2 460 euros en Polonia, aunque en ambos casos se trata de la multa máxima. En otros países la multa puede ser aún mayor: en España la multa para ese tipo de infracción es de 4 601 euros, en Italia de hasta 6 232 euros, mientras que en Francia puede alcanzar 30 000 euros (con la posibilidad adicional de encarcelamiento de hasta un año).

Así pues, puede concluirse que para las infracciones del Reglamento (CEE) n° 3821/85, no sólo varían considerablemente entre Estados miembros el importe de la multa impuesta por infracciones graves, sino también las categorías de infracción, es decir, la definición de lo que se considera una infracción grave.

4. CONCLUSIONES

Las normas sobre las sanciones aplicables a las infracciones graves de la legislación social varían de forma apreciable entre los Estados miembros en cuanto se refiere a los tipos de sanción, al nivel de las multas y a la clasificación de las infracciones.

Si bien todos los Estados miembros recurren a multas a modo de sanción, no todos tienen prevista la inmovilización del vehículo o el encarcelamiento, por ejemplo. En algunos Estados miembros, es posible retirar el permiso de conducción o la tarjeta de conductor.

Si se observa cómo los Estados miembros gradúan las infracciones, la situación resulta aún más compleja. Los importes de las multas varían de forma significativa entre Estados

miembros, en casos extremos pueden oscilar de 1 a 10. Esas diferencias sólo se explican en parte por las diferencias socioeconómicas, de tal modo que una misma multa puede resultar proporcionada y disuasoria en un país, y no necesariamente en otro.

Si en lo que se refiere a las sanciones por las infracciones de los tiempos de conducción y períodos de descanso está bastante claro qué infracciones han de considerarse más graves que otras, la clasificación de las infracciones varía de forma considerable entre Estados miembros en cuanto a las infracciones del Reglamento (CEE) n° 3821/85. Algunas infracciones se consideran graves en un país, pero no necesariamente en otro.

Además, las sanciones aplicadas por infracciones de las normas del Reglamento (CEE) n° 3821/85 no se ajustan, en varios Estados miembros, a las orientaciones comunitarias sobre la clasificación de las infracciones que figuran en la Directiva 2009/5/CE de la Comisión, por la que se modifica el anexo III de la Directiva 2006/22/CE.

Para los conductores y las empresas que se dedican al transporte internacional, resulta por tanto muy difícil recibir un mensaje claro sobre la gravedad de las posibles infracciones en caso de incumplimiento de determinadas disposiciones de los Reglamentos (CE) n° 561/2006 y (CEE) n° 3821/85, ya que las sanciones a las que se exponen en los distintos Estados miembros dan unas impresiones contradictorias.

La Comisión considera insatisfactoria la situación derivada de las decisiones adoptadas por los legisladores en cuanto a condiciones de igualdad para los conductores y las empresas. El nuevo anexo de la Directiva 2006/22/CE, introducido por la Directiva 2009/5/CE de la Comisión, ofrece una base para una comprensión común de lo que debería considerarse (o no) infracción grave. Se anima a los Estados miembros a adoptar las medidas necesarias para aplicar de forma más armonizada las normas sociales en el transporte por carretera, y mejorar así el cumplimiento de las normas sociales en este sector.

La Comisión seguirá trabajando en este asunto, especialmente apoyando el diálogo entre los Estados miembros en lo que se refiere a la interpretación y a la aplicación nacional de las normas sociales en el transporte por carretera, por medio del Comité previsto en el Reglamento (CE) n° 561/2006, y teniendo en cuenta los límites de las competencias que los Estados miembros y los legisladores han decidido encomendar a la Comisión.

ANEXO I

Visión de conjunto de las multas aplicadas por las infracciones de los artículos 6 a 9 del Reglamento (CE) nº 561/2006 en los Estados miembros cuya legislación establece multas distintas en función de los distintos niveles de infracción

Nº	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIÓN	IMG ⁷	IG ⁷	IM ⁷	BE	EE	EL	ES	FR	HU ⁸	NL	PL	RO	SL ⁹	SK
B	Períodos de conducción															
B1	Artículo 6, apartado 1	Tiempo diario de conducción superior a 9 h si no es posible ampliarlo a 10 h	9h<...<10h		X	40-120*	<383	80	301-350	135 [‡]	209-419	-	46	294-441	150	<991
B2			10h<...<11h		X	80-180*	<383	200	400	135 [‡]	838-1258	110	46 +61/h	441-588	150	<991
B3			11h<	X		140-1600*	<766	400	1501-4600	<1500	1677	220-1320		588-1470	150	<1652
B4		Tiempo diario de conducción superior a 10 h si es posible la ampliación	10h<...<11h		X	40-120*	<383	80	301-325	135 [‡]	209-419	110	46	294-441	150	<991
B5			11h<...<12h		X	80-180*	<383	200	350-400	135 [‡]	838-1258	220	46 +61/h	441-588	150	<991
B6			12h <	X		140-1600*	<766	400	1501-4600	<1500	1677	330-1320		588-1470	150	<1652
B7	Artículo 6, apartado 2	Superación del tiempo de conducción semanal	56h<...<60h		X	100/h	<383	/	301-330	135 [‡]	209-419	110/h	/	/	150	<991
B8			60h<...<70h		X	100/h	<383	/	330-1580	135 [‡] -1500	838-1258	110/h	/	/	150	<991
B9			70h<	X		100/h	<383	/	1620-4600	<1500	1677	110/h, <1100	/	/	150	<1652

⁷ De conformidad con la Directiva 2009/5/CE de la Comisión, por la que se modifica el anexo III de la Directiva 2006/22/CE; IMG = infracción muy grave, IG = infracción grave, IM= infracción menor.

⁸ Hungría: dado que la clasificación se basa en porcentajes, las categorías no corresponden exactamente a la clasificación armonizada.

⁹ Eslovenia: multas previstas para los conductores.

Nº	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIÓN		IMG ⁷	IG ⁷	IM ⁷	BE	EE	EL	ES	FR	HU ⁸	NL	PL	RO	SL ⁹	SK
B10	Artículo 6, apartado 3	Superación del tiempo acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas	90h<...<100h			X	/	<383	/	301-350	135 [‡]	209-419	110/h	30 para <92, luego +30/h	294-441	150	<991
B11			100h<...<112h30		X	/	<383	/	350-1700	135 [‡] -1500	838-1258	110/h, <1100	294-441		150	<991	
B12			112h30<	X		/	<383	/	1700-4600	<1500	1677	110/h, <1100	294-441		150	<1652	
C	Pausas																
C1	Artículo 7	Superación del período de conducción ininterrumpida	4h30<...<5h			X	20-80 [§]	<383	200	/	135 [‡]	209-838	110	46	294-441	40	<991
C2			5h<...<6h		X	60-400 [§]	<383	200	301-1501	135 [‡] -1500	838-1258	110-220	46 +61/30min	441-588	120-250	<991	
C3			6h<	X		120-2000 [§]	<383	200	1501-3301	<1500	1677	220-1980		588-1470	250-600	<1652	
D	Períodos de descanso																
D1	Artículo 8, apartado 2	Período insuficiente de descanso diario de menos de 11 h si no es posible un período de descanso diario reducido	10h<...<11h			X	50/30min	<383	/	301	135 [‡]	209-838	110	30	294-441	150	<991
D2			8h30<...<10h		X	50/30min	<383	/	400	135 [‡]	838-1258	110	30 +61/h	441-735	150	<991	
D3			<8h30	X		50/30min	<766	/	1501-4600	135 [‡] ; <6h: 1500	1677	<8h: 220-1980		588-1470	150	<1652	
D4		Período insuficiente de descanso diario de menos de 9 h si es posible la reducción	8h<...<9h			X	50/30min	<383	/	301	135 [‡]	209-838	110	30	294-441	150	<991
D5			7h<...<8h		X	50/30min	<383	/	400-1501	135 [‡]	838-1258	220	30 +61/h	441-735	150	<991	
D6			<7h	X		50/30min	<766	/	1501-4600	135 [‡] ; <6h: 1500	1677	440-1980		735-1470	150	<1652	

Nº	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIÓN		IMG ⁷	IG ⁷	IM ⁷	BE	EE	EL	ES	FR	HU ⁸	NL	PL	RO	SL ⁹	SK
D7		Período insuficiente de descanso diario partido de menos de 3 h + 9 h	3h+8h<.. ⁺ <9h			X	50/ 30min	<383	/	/	135 [‡]	209-838	110	30	294-441	150	<991
D8			3h+7h<.. ⁺ <8h		X		50/ 30min	<383	/	/	135 [‡]	838-1258	220	30 +61/h	441-735	150	<991
D9			3h+[...<7h]	X			50/ 30min	<766	/	/	135 [‡] ; <6h: 1500	1677	440-1980		735-1470	150	<1652
D10	Artículo 8, apartado 5	Período insuficiente de descanso diario de menos de 9 h en caso de conducción en equipo	8h<...<9h			X	/	/	/	301	135 [‡]	209-838	-	30	/	150	<991
D11			7h<...<8h		X		/	/	/	400-1501	135 [‡]	838-1258	110	30 + 61/h	/	150	<991
D12			...<7h	X			/	/	/	1501-4600	135 [‡] ; <6h: 1500	1677	220-1760		/	150	<1652
D13	Artículo 8, apartado 6	Período insuficiente de descanso semanal reducido de menos de 24 h	22h<...<24h			X	100/ 1h	<383	/	/	135 [‡]	209-838	110/h	15 para > 23h, luego +30/h	294-441	150	<991
D14			20h<...<22h		X		100/ 1h	<383	/	/	135 [‡]	838-1258	110/h		294-441	150	<991
D15			...<20h	X			100/ 1h	<383	/	/	<1500	1677	110/h, <1100		294-441	150	<1652
D16		Período insuficiente de descanso semanal de menos de 45 h si no es posible un período de descanso semanal reducido	42h<...<45h			X	100/ 1h	<383	/	301-400	135 [‡]	209-838	110/h	15 para > 44h, luego + 30/h	294-441	150	<991
D17			36h<...<42h		X		100/ 1h	<383	/	301-400	135 [‡]	838-1258	110/h		294-441	150	<991
D18			...<36h	X			100/ 1h	<383	/	1501-4600	<20h: <1500	1677	110/h, <1100		294-441	150	<1652

*: dependiendo del tiempo de descanso.

§: dependiendo de la pausa efectuada.

‡: en caso de acción judicial, el importe máximo es de 750 euros.

ANEXO II

Visión de conjunto de la clasificación de las infracciones del Reglamento (CEE) n° 3821/85 en los Estados miembros que han comunicado información complementaria sobre las sanciones impuestas por estas infracciones

Nº	Artículo	TIPO DE INFRACCIÓN	EU ¹⁰	HU	SK	LV	EE	CY	BG	ES	NL	IT	BE	PL	LT	DK
		<i>Número de categorías previstas:</i>	3	2	2	2	3	3	3	>3	>3	>3	>3	>3	>3	
F		Instalación del aparato de control														
F1	3.1	No instalación ni uso de un aparato de control homologado	IMG													
G		Uso del aparato de control, de la tarjeta de conductor o de la hoja de registro														
G1	13	Funcionamiento incorrecto del equipo de control (por ejemplo: equipo de control no inspeccionado, calibrado ni precintado adecuadamente)	IMG													
G2		Aparato de control utilizado inadecuadamente (utilización de una tarjeta de conductor no válida, uso indebido intencionado, etc.)	IMG													
G3	14.1	Número insuficiente de hojas de registro en el vehículo	IG													
G4		Modelo de hoja de control no homologado	IG													
G5		Insuficiente papel de impresión en el vehículo	IM													
G6	14.2	La empresa no conserva las hojas de registro, los documentos de impresión y los datos transferidos	IMG													
G7	14.4	El conductor es titular de más de una tarjeta de conductor válida	IMG													
G8	14.4	Utilización de una tarjeta de conductor de la que el conductor no es el titular	IMG													
G9	14.4	Utilización de una tarjeta de conductor defectuosa o caducada	IMG													
G10	14.5	Datos registrados y almacenados no disponibles durante un mínimo de 365 días	IMG													
G11	15.1	Utilización de hojas de registro o tarjetas de conductor manchadas o estropeadas y datos legibles	IM													
G12		Utilización de hojas de registro o tarjetas de conductor manchadas o estropeadas y datos no legibles	IMG													
G13		No solicitar en un plazo de siete días la sustitución de una tarjeta de conductor deteriorada, de funcionamiento deficiente, extraviada o robada	IG													
G14	15.2	Utilización incorrecta de hojas de registro/tarjetas de conductor	IMG													
G15		Retirada no autorizada de hojas o de la tarjeta de conductor que incida en el registro de datos	IMG													
G16		Retirada no autorizada de hojas o de la tarjeta de conductor que no incida en los datos registrados	IM													
G17		Utilización de una hoja de registro o de la tarjeta de conductor durante un período mayor que aquél para el que esté prevista, sin pérdida de datos	IM													
G18		Utilización de una hoja de registro o de la tarjeta de conductor durante un período mayor que aquél para el que esté prevista, con pérdida de datos	IMG													
G19		No efectuar el registro manual cuando sea preciso hacerlo	IMG													
G20		Utilización de una hoja incorrecta o tarjeta de conductor en la ranura incorrecta (más de un conductor)	IMG													
G21	15.3	El marcado horario de la hoja no coincide con la hora oficial del país de matriculación del vehículo	IG													
G22		Utilización incorrecta de dispositivos de conmutación	IMG													

¹⁰ De conformidad con la Directiva 2009/5/CE de la Comisión, por la que se modifica el anexo III de la Directiva 2006/22/CE; IMG = infracción muy grave, IG = infracción grave, IM= infracción menor.

Nº	Artículo	TIPO DE INFRACCIÓN	EU ¹⁰	HU	SK	LV	EE	CY	BG	ES	NL	IT	BE	PL	LT	DK
H		Información consignada														
H1	15.5	No se han consignados los apellidos en la hoja de registro	IMG													
H2		No se ha consignado el nombre en la hoja de registro	IMG													
H3		No se ha consignado la fecha de comienzo o final de utilización de la hoja	IG													
H4		No se ha consignado el lugar de comienzo o final de utilización de la hoja	IM													
H5		No se ha consignado en la hoja de registro el número de matrícula	IM													
H6		No se ha consignado en la hoja de registro la lectura del cuentakilómetros (comienzo)	IG													
H7		No se ha consignado en la hoja de registro la lectura del cuentakilómetros (final)	IM													
H8		No se ha consignado en la hoja de registro la hora de cambio de vehículo	IM													
H9	15.5 a	No se ha consignado en el aparato de control el símbolo del país	IM													
I		Presentación de información														
I1	15.7	Negarse a una verificación	IMG													
I2	15.7	Imposibilidad de presentar registros del día en curso	IMG													
I3		Imposibilidad de presentar registros de los 28 días anteriores	IMG													
I4		Imposibilidad de presentar registros de la tarjeta de conductor si el conductor posee una	IMG													
I5		Imposibilidad de presentar los registros manuales y documentos de impresión de la semana en curso y los 28 días anteriores	IMG													
I6		Imposibilidad de presentar la tarjeta de conductor	IMG													
I7		Imposibilidad de presentar los documentos de impresión de la semana en curso y los 28 días anteriores	IMG													
J		Fraude														
J1	15.8	Falsificar, ocultar o destruir los datos contenidos en la hoja de registro, almacenados en el aparato de control o en la tarjeta de conductor o los documentos de impresión salidos del aparato de control	IMG													
J2		Manipular el aparato de control, la hoja de registro o la tarjeta de conductor de forma que se falsifiquen los datos o los documentos de impresión	IMG													
J3		Presencia en el vehículo de un dispositivo de manipulación que permita falsificar los datos o los documentos de impresión (conmutador/hilo, etc.)	IMG													
K		Avería														
K1	16.1	No reparada por un instalador o un taller autorizado	IMG													
K2		No reparada en ruta	IG													
L		Consignación manual en las hojas de impresión														
L1	16.2	El conductor no consigna toda la información no registrada durante los períodos de avería o funcionamiento defectuoso del aparato de control	IMG													
L2		El número de la tarjeta de conductor, el nombre y apellidos, o el número del permiso de conducción del conductor no figuran en la hoja <i>ad hoc</i>	IMG													
L3		Hoja <i>ad hoc</i> no firmada	IG													
L4	16.3	Extravío o robo de la tarjeta de conductor no declarado debidamente a las autoridades competentes del Estado en que se haya producido	IMG													

	Infracción muy grave
	Infracción grave
	Infracción menor

ANEXO III

Visión de conjunto de los actos jurídicos en los Estados miembros

ESTADO MIEMBRO	ACTOS LEGISLATIVOS
Austria	Ley Federal 57 por la que se modifica la Ley de los vehículos de motor y la circulación de 1967 (28. KFG Novelle)
Bélgica	Real Decreto de 27 de abril de 2007, Moniteur Belge de 7 de mayo de 2007
Bulgaria	Capítulo 8 de la Ley sobre el transporte por carretera
Chipre	Ley de 2007 sobre el control de los períodos de conducción y descanso de los conductores de determinados vehículos (Ley 86(I)/2007)
República Checa	Artículo 35 de la Ley nº 111/1994 sobre el transporte por carretera, en su versión modificada, y Ley nº 200/1990 sobre las multas, en su versión modificada
Alemania	Ley relativa al personal conductor (modificada el 6 de julio de 2007)
Dinamarca	Orden con disposiciones sobre los períodos de conducción y descanso en el transporte por carretera, BEK nº 328 de 28 de marzo de 2007, Ley consolidada nº 1100 de 8 de noviembre de 2006
Estonia	Modificaciones de la Ley sobre el transporte adoptada por el Parlamento estonio el 20 de septiembre de 2007
Grecia	Ley 3446/2006 sobre la organización y el funcionamiento de las autoridades de control del tráfico de vehículos – reformas sobre el transporte de viajeros y otras disposiciones (boletín oficial 49/A)
España	Resolución de 19 de abril de 2007 (BOE de 10 de mayo de 2007) y Ley 16/1987 de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres
Finlandia	Ley sobre la circulación vial y Ley sobre los vehículos
Francia	Multas: Artículo R48-0 del Código de Procedimiento Penal y Decreto nº 86/1130 de 17 de octubre, en su versión modificada Delitos: Orden 58/1310 de 23 de diciembre de 1958, en su versión modificada
Hungría	Artículo 20, apartado 1, de la Ley 1/1988, en su versión modificada, y artículo 1 del Decreto Gubernamental 557/2007 (III.31)
Irlanda	Reglamentos de 2008 de las Comunidades Europeas (Transporte por carretera) (Condiciones laborales y seguridad vial) (<i>Statutory Instruments</i> nº 62 de 2008)

Italia	Código Vial y Ley 286/2006 de 29 de noviembre de 2006
Lituania	Artículos 142 y 1424 del Código de Infracciones Administrativas
Luxemburgo	Reglamento del Gran Ducado de 23 de marzo de 2007
Letonia	Código de Infracciones Administrativas
Malta	Reglamentos sobre vehículos de motor (Transporte de mercancías por carretera) (65.19)
Países Bajos	Normas de policía en materia de multas, en virtud de la Ley sobre el tiempo de trabajo y el Decreto sobre el tiempo de trabajo para los trabajadores del transporte (transporte por carretera)
Polonia	Ley sobre el transporte por carretera de 6 de septiembre de 2001 Ley de 29 de julio de 2005 sobre el tacógrafo digital
Portugal	Pendiente de adopción
Rumanía	Orden gubernamental nº 37/2007
Eslovenia	Ley sobre el tiempo de trabajo y los períodos de descanso obligatorio de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera y sobre los aparatos de control en el transporte por carretera
Eslovaquia	Ley sobre el tiempo de trabajo en el transporte
Suecia	Orden (2004:865) sobre los tiempos de conducción, períodos de descanso y tacógrafos, etc.
Reino Unido	Parte VI de la Ley de Transporte de 1968 (en su versión modificada)