Este texto es exclusivamente un instrumento de documentación y no surte efecto jurídico. Las instituciones de la UE no asumen responsabilidad alguna por su contenido. Las versiones auténticas de los actos pertinentes, incluidos sus preámbulos, son las publicadas en el Diario Oficial de la Unión Europea, que pueden consultarse a través de EUR-Lex. Los textos oficiales son accesibles directamente mediante los enlaces integrados en este documento

►**B**

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) nº 3820/85 y (CEE) nº 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(DO L 102 de 11.4.2006, p. 35)

Modificada por:

		Diario Oficial		
		n°	página	fecha
►**M1**	Directiva 2009/4/CE de la Comisión de 23 de enero de 2009	L 21	39	24.1.2009
►**M2**	Directiva 2009/5/CE de la Comisión de 30 de enero de 2009	L 29	45	31.1.2009
►**M3**	Reglamento (UE) 2016/403 de la Comisión de 18 de marzo de 2016	L 74	8	19.3.2016

Rectificada por:

►**C1** Rectificación, DO L 256 de 29.9.2009, p. 38 (2009/5/CE)

►**C2** Rectificación, DO L 273 de 24.10.2017, p. 15 (2009/4/CE)

▼B

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) nº 3820/85 y (CEE) nº 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

Artículo 1

Objeto

La presente Directiva tiene por objeto fijar las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos (CEE) nº 3820/85 y (CEE) nº 3821/85.

Artículo 2

Sistemas de control

1. Los Estados miembros organizarán un sistema de controles regulares y apropiados, de aplicación correcta y coherente, tal como se contempla en el artículo 1, tanto en carretera como en los locales de las empresas de todas las categorías de transporte.

Dichos controles cubrirán cada año una muestra amplia y representativa de los trabajadores móviles, de los conductores, empresas y vehículos de transporte de todas las categorías de transporte objeto de los Reglamentos (CEE) nº 3820/85 y (CEE) nº 3821/85.

Cada Estado miembro garantizará que se aplique en su territorio una estrategia nacional de control coherente. Con este fin, los Estados miembros podrán designar un organismo que se encargará de la coordinación de las acciones emprendidas en virtud de los artículos 4 y 6 en cuyo caso se informará de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros.

2. En la medida en que ello aún no sea el caso, los Estados miembros, a más tardar el 1 de mayo de 2007, conferirán a los funcionarios encargados del control competencias legales oportunas para que puedan efectuar correctamente los cometidos de inspección que se les hayan encomendado en virtud de la presente Directiva.

3. Cada Estado miembro organizará controles de tal manera que desde el 1 de mayo de 2006, se controle el 1 % de las jornadas de trabajo de los conductores de vehículos sujetos a los Reglamentos (CEE) nº 3820/85 y (CEE) nº 3821/85. Dicho porcentaje se aumentará al menos hasta el 2 % a partir del 1 de enero de 2008 y al menos hasta el 3 % a partir del 1 de enero de 2010.

A partir del 1 de enero de 2012, la Comisión podrá incrementar dicho porcentaje mínimo al 4 %, de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 12, apartado 2, siempre que las estadísticas recabadas con arreglo al artículo 3 demuestren que, como media, más del 90 % de todos los vehículos controlados están equipados con un tacógrafo digital. Al adoptar esta decisión, la Comisión también tendrá en cuenta la eficacia de las medidas de aplicación existentes, en particular la disponibilidad de los datos de los tacógrafos digitales en los locales de las empresas.

▼B

Al menos el 15 % del número total de las jornadas de trabajo se controlará en carretera y al menos el 30 % en los locales de las empresas. A partir del 1 de enero de 2008 al menos el 30 % del número total de las jornadas de trabajo se controlará en carretera y al menos el 50 % en los locales de las empresas.

4. La información presentada a la Comisión de conformidad con el artículo 16, apartado 2, del Reglamento (CEE) nº 3820/85 incluirá el número de conductores controlados en la carretera, el número de controles en los locales de las empresas, el número de jornadas de trabajo controladas y el número y tipo de infracciones registradas, con indicación de si el transporte fue de pasajeros o de mercancías.

Artículo 3

Estadísticas

Los Estados miembros garantizarán que las estadísticas recopiladas en los controles organizados de acuerdo con el artículo 2, apartados 1 y 3, se desglosen en las siguientes categorías:

a) controles en carretera:

i) tipo de carretera, es decir si es autopista, carretera nacional o secundaria, y país de matriculación del vehículo inspeccionado, a fin de evitar discriminaciones,

ii) tipo de tacógrafo, analógico o digital;

b) controles en locales:

i) tipo de actividad de transporte: internacional o nacional, viajeros o mercancías, por cuenta propia o por cuenta ajena,

ii) tamaño del parque de vehículos de la empresa,

iii) tipo de tacógrafo, analógico o digital.

Estas estadísticas se presentarán cada dos años a la Comisión y se publicarán en un informe.

Las autoridades competentes de los Estados miembros guardarán copia de los datos recopilados del año anterior.

Las empresas responsables de los conductores conservarán los documentos, las actas y otros datos pertinentes, que reciban de las autoridades de control, relativos a los controles en los locales de la empresa y/o en carretera a sus conductores.

Las aclaraciones adicionales requeridas sobre las definiciones de las categorías mencionadas en las letras a) y b) deberá establecerlas la Comisión, con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 12, apartado 2.

Artículo 4

Controles en carretera

1. Los controles en carretera deberán realizarse en lugares distintos y en cualquier momento, cubriendo tramos de red viaria de extensión suficiente para dificultar que los puntos de control puedan ser evitados.

▼B

2. Los Estados miembros velarán por que:

a) se adopten las disposiciones necesarias para implantar puntos de control en o cerca de carreteras existentes y en proyecto y para que, si fuera preciso, las gasolineras y otros lugares seguros junto a las autopistas puedan servir de puntos de control;

b) los controles se lleven a cabo según un sistema de rotación aleatorio, velándose por lograr un equilibrio geográfico apropiado.

3. Los aspectos que deberán comprobarse en los controles en carretera serán los establecidos en la parte A del anexo I. Los controles podrán concentrarse en un elemento específico, si la situación lo requiere.

4. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 9, apartado 2, los controles en carretera deberán realizarse sin discriminación alguna, por parte de los controladores, en cuanto a:

a) el país donde esté matriculado el vehículo;

b) el país de residencia del conductor;

c) el país donde esté establecida la empresa;

d) el origen y destino del trayecto;

e) el tipo de tacógrafo, analógico o digital.

5. Los controladores recibirán:

a) una lista de los principales aspectos que deban controlar, a tenor de lo establecido en la parte A del anexo I;

b) determinado equipo de control estándar, tal como se establece en el anexo II.

6. Si en un Estado miembro las comprobaciones efectuadas con ocasión de un control en carretera respecto al conductor de un vehículo matriculado en otro Estado miembro dan motivos para considerar que se han cometido infracciones no comprobables durante el control por falta de los elementos necesarios, las autoridades competentes de los Estados miembros afectados se prestarán mutua asistencia para aclarar la situación.

Artículo 5

Controles concertados

Los Estados miembros emprenderán, al menos seis veces al año, operaciones concertadas de control en carretera de los conductores y los vehículos contemplados en los Reglamentos (CEE) nº 3820/85 y (CEE) nº 3821/85. Dichas operaciones deberán realizarse de forma simultánea por parte de las autoridades de control de dos o más Estados miembros, cada una de ellas en su propio territorio.

Artículo 6

Controles en los locales de las empresas

1. Los controles en los locales de las empresas deberán organizarse teniendo en cuenta la experiencia adquirida en relación con las diferentes clases de transporte y empresas. Se efectuarán asimismo cuando se hayan comprobado en carretera infracciones graves de los Reglamentos (CEE) nº 3820/85 o (CEE) nº 3821/85.

▼B

2. Los controles en los locales comprenderán los aspectos listados en las partes A y B del anexo I.

3. Los controladores recibirán:

a) una lista de los principales aspectos que deben controlar, establecidos en las partes A y B del anexo I;

b) un equipo de control estándar, tal como se establece en el anexo II.

4. Los controladores de un Estado miembro tendrán en cuenta durante su control cualquier información facilitada por el organismo de enlace de los controles designado por otro Estado miembro, contemplado en el artículo 7, apartado 1, relativa a las actividades de la empresa en este otro Estado miembro.

5. A efectos de los apartados 1 y 4, los controles efectuados por las autoridades competentes en sus propios locales, basados en los documentos o datos pertinentes remitidos por las empresas a petición de dichas autoridades, tendrán la misma consideración que los controles que se lleven a cabo en los locales de la empresa.

Artículo 7

Enlace intracomunitario

1. Los Estados miembros designarán un organismo que desempeñará las siguientes funciones:

a) garantizar la coordinación con organismos equivalentes en otros Estados miembros con respecto a las acciones emprendidas en virtud del artículo 5;

b) enviar los datos estadísticos bienales a la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 2, del Reglamento (CEE) nº 3820/85;

c) ser responsable en primer término de la asistencia a las autoridades competentes de otros Estados miembros con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 6.

Este organismo estará representado en el Comité contemplado en el artículo 12, apartado 1.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión la designación de dicho organismo y la Comisión informará de ello a los demás Estados miembros.

3. Se fomentará activamente el intercambio de datos, experiencia y conocimientos entre los Estados miembros, principalmente, pero no de forma exclusiva, a través del Comité contemplado en el artículo 12, apartado 1, y de cualquier organismo que la Comisión podrá designar de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 12, apartado 2.

Artículo 8

Intercambio de información

1. Las informaciones mutuamente disponibles, previstas en el artículo 17, apartado 3, del Reglamento (CEE) nº 3820/85 o en el artículo 19, apartado 3, del Reglamento (CEE) nº 3821/85, se intercambiarán entre los organismos designados comunicados a la Comisión de acuerdo con el artículo 7, apartado 2:

a) al menos una vez cada seis meses a partir de la entrada en vigor de la presente Directiva;

b) a petición expresa de un Estado miembro para casos individuales.

▼B

2. Los Estados miembros procurarán crear sistemas para el intercambio electrónico de información. Con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 12, apartado 2, la Comisión definirá una metodología común para el intercambio eficaz de información.

Artículo 9

Sistema de clasificación de riesgos

1. Los Estados miembros introducirán un sistema de clasificación de riesgos de las empresas basado en el número relativo y la gravedad de las infracciones a los Reglamentos (CEE) nº 3820/85 o (CEE) nº 3821/85 que haya cometido cada una de las empresas. La Comisión apoyará el diálogo entre los Estados miembros para fomentar la coherencia entre los sistemas de clasificación de riesgos.

2. Las empresas con una clasificación de alto riesgo serán objeto de controles más estrictos y frecuentes. El Comité mencionado en el artículo 12 debatirá los criterios y las disposiciones de aplicación de dicho sistema, con vistas a establecer un sistema de intercambio de información sobre mejores prácticas.

3. Una lista inicial de infracciones de los Reglamentos (CEE) nº 3820/85 y (CEE) nº 3821/85 se establece en el anexo III.

Con vistas a ofrecer directrices sobre la medida de la gravedad de las infracciones a las disposiciones de los Reglamentos (CEE) nº 3820/85 y (CEE) nº 3821/85, la Comisión podrá, si fuera preciso, de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 12, apartado 2, adoptar el anexo III con objeto de establecer directrices sobre una escala común de infracciones, dividida en categorías de acuerdo con la gravedad de las mismas.

La categoría relativa a las infracciones más graves debe incluir aquellas en que el incumplimiento de las disposiciones pertinentes de los Reglamentos (CEE) nº 3820/85 y (CEE) nº 3821/85 crea un alto riesgo de muerte o de lesiones corporales graves.

Artículo 10

Informe

A más tardar el 1 de mayo de 2009, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe en el que se analizarán las sanciones previstas en las legislaciones de los Estados miembros con respecto a las infracciones graves.

Artículo 11

Mejores prácticas

1. De conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 12, apartado 2, la Comisión elaborará las directrices sobre las mejores prácticas en materia de control.

Dichas directrices se publicarán en un informe bienal de la Comisión.

2. Al menos una vez al año, los Estados miembros pondrán en marcha programas de formación conjuntos sobre las mejores prácticas y facilitarán los intercambios de personal entre sus organismos respectivos para el enlace intracomunitario con los organismos equivalentes en otros Estados miembros.

▼B

3. La Comisión elaborará un impreso, en formato electrónico e imprimible, de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 12, apartado 2, que se utilizará en caso de que el conductor haya estado de baja por enfermedad o de vacaciones, o en caso de que haya conducido otro vehículo excluido del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 3820/85 durante el período mencionado en el artículo 15, apartado 7, párrafo primero, primer guión, del Reglamento (CEE) nº 3821/85.

4. Los Estados miembros garantizarán que los controladores estén bien preparados para el ejercicio de sus funciones.

Artículo 12

Procedimiento del Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité creado en virtud del apartado 1 del artículo 18 del Reglamento (CEE) nº 3821/85.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicarán los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

3. El Comité adoptará su reglamento interno.

Artículo 13

Medidas de aplicación

A petición de un Estado miembro o por iniciativa propia, la Comisión, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 12, apartado 2, adoptará medidas de aplicación con uno de los fines siguientes:

a) fomentar un enfoque común para la aplicación de la presente Directiva;

b) fomentar un enfoque coherente entre las autoridades de control y una interpretación armonizada del Reglamento (CEE) nº 3820/85 entre las autoridades de control;

c) facilitar el diálogo entre el sector del transporte y las autoridades de control.

Artículo 14

Negociaciones con terceros países

Desde el momento de la entrada en vigor de la presente Directiva, la Comunidad entablará negociaciones con los terceros países de que se trate, a fin de aplicar normas equivalentes a las establecidas en la presente Directiva.

Hasta que finalicen dichas negociaciones, los Estados miembros incluirán datos sobre las inspecciones realizadas a los vehículos de terceros países en las actas que envíen a la Comisión, tal como establece el artículo 16, apartado 2, del Reglamento (CEE) nº 3820/85.

Artículo 15

Actualización de los anexos

Las modificaciones necesarias para adaptar los anexos a la evolución de las mejores prácticas se adoptarán de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 12, apartado 2.

▼B

Artículo 16

Transposición

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 1 de abril de 2007. Comunicarán a la Comisión inmediatamente el texto de dichas disposiciones, así como una tabla de correspondencias entre dichas disposiciones y la presente Directiva.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones nacionales que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 17

Derogación

1. Queda derogada la Directiva 88/599/CEE.

2. Las referencias a la Directiva derogada se entenderán hechas a la presente Directiva.

Artículo 18

Entrada en vigor

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

Artículo 19

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

▼B

ANEXO I

PARTE A

CONTROLES EN CARRETERA

Los aspectos que habrán de comprobarse, en general, en los controles en carretera son los siguientes:

1) tiempos diarios y semanales de conducción, pausas y períodos de descanso diarios y semanales; también las hojas de registro de las jornadas precedentes que deben hallarse a bordo del vehículo, de conformidad con el artículo 15, apartado 7, del Reglamento (CEE) nº 3821/85 y/o los datos almacenados correspondientes al mismo período en la tarjeta de conductor y/o en la memoria del aparato de control, de conformidad con el anexo II de la presente Directiva, y/o impresiones en papel;

2) para el período mencionado en el artículo 15, apartado 7, del Reglamento (CEE) nº 3821/85, todos los casos en que se haya excedido la velocidad autorizada del vehículo, definidos como todos los períodos de más de un minuto durante los cuales la velocidad del vehículo exceda los 90 km/h en la categoría de vehículos N_3 o los 105 km/h en la categoría de vehículos M_3 [las categorías N_3 y M_3 se definen en el anexo II A de la Directiva 70/156/CEE del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques [1]];

3) en su caso, las velocidades instantáneas del vehículo, registradas por el aparato de control dentro de las 24 horas anteriores a la utilización del vehículo;

4) el correcto funcionamiento del aparato de control (verificación de posibles manipulaciones del aparato y/o de la tarjeta de conductor y/o de las hojas de registro), o en su caso, la presencia de los documentos contemplados en el artículo 14, apartado 5, del Reglamento (CEE) nº 3820/85;

▼M1

5) en su caso, y atendiendo debidamente a consideraciones de seguridad, el aparato de control instalado en el vehículo, a fin de detectar la instalación o utilización de cualquier dispositivo destinado a destruir, suprimir, manipular o modificar datos, o a interferir con la transmisión electrónica de datos entre los componentes del aparato, o que inhiba o altere los datos de cualquiera de estas maneras antes de su cifrado.

▼B

PARTE B

CONTROLES EN LOS LOCALES DE LAS EMPRESAS

Además de los aspectos establecidos en la parte A, en los locales de las empresas se controlarán los siguientes:

1) los períodos de descanso semanal y los tiempos de conducción entre dichos períodos de descanso;

2) el límite quincenal de tiempos de conducción;

3) las hojas de registro, los datos y las impresiones en papel de la tarjeta de conductor y de la unidad instalada en el vehículo.

Si fuera conveniente, los Estados miembros podrán determinar, en caso de que se detecte una infracción, la corresponsabilidad de los agentes de la cadena de transporte, como expedidores, transitarios o subcontratistas, que hubieran podido actuar como inductores o cómplices, y la comprobación de que los contratos para el suministro de transporte permiten el cumplimiento de los Reglamentos (CEE) nº 3820/85 y (CEE) nº 3821/85.

[1] DO L 42 de 23.2.1970, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/28/CE de la Comisión (DO L 65 de 7.3.2006, p. 27).

▼B

ANEXO II

Equipo estándar a disposición de las unidades de control

Los Estados miembros velarán por que las unidades que desempeñen las tareas contempladas en el anexo I dispongan del siguiente equipo estándar:

1) equipos capaces de transferir datos de la unidad instalada en el vehículo y la tarjeta de conductor del tacógrafo digital, leer los datos y analizar los datos o transmitirlos para su análisis a una base de datos central;

2) equipos para controlar las hojas de tacógrafo;

▼M1

3) equipos específicos de análisis, con el *software* adecuado, para verificar y confirmar la firma digital adjunta a los datos, así como software de análisis específico para proporcionar un detallado perfil de velocidad del vehículo antes de la inspección de su aparato de control.

▼**M3**

ANEXO III

1. **Grupos de infracciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006**

N.º	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIÓN		NIVEL DE GRAVEDAD (1)			
				LIMG	IMG	IG	IL
A	**Tripulación**						
A1	Artículo 5, apartado 1	Incumplimiento de la edad mínima de los cobradores				X	
B	**Tiempos de conducción**						
B1	Artículo 6, apartado 1	Superación del tiempo diario de conducción de 9 h si no se autoriza la posibilidad de ampliarlo a 10 h	9 h < … < 10 h				X
B2			10 h ≤ … < 11 h			X	
B3			11 h ≤ …		X		
B4		Superación del tiempo diario de conducción de 9 h en un 50 % o más sin pausa ni descanso de 4,5 horas como mínimo	13 h 30 ≤ … y sin pausa/descanso	X			
B5		Superación del tiempo diario de conducción de 10 h si se autoriza una ampliación	10 h < … < 11 h				X
B6			11 h ≤ … < 12 h			X	
B7			12 h ≤ …		X		
B8		Superación del tiempo diario de conducción de 10 h en un 50 % o más sin pausa ni descanso de 4,5 horas como mínimo	15 h ≤ … y sin pausa/descanso	X			
B9	Artículo 6, apartado 2	Superación del tiempo semanal de conducción	56 h < … < 60 h				X
B10			60 h ≤ … < 65 h			X	
B11			65 h ≤ … < 70 h		X		
B12		Superación del tiempo semanal de conducción en un 25 % o más	70 h ≤ …	X			
B13	Artículo 6, apartado 3	Superación del tiempo de conducción total máximo durante 2 semanas consecutivas	90 h < … < 100 h				X
B14			100 h ≤ … < 105 h			X	
B15			105 h ≤ … < 112 h 30		X		
B16		Superación del tiempo de conducción total máximo durante 2 semanas consecutivas en un 25 % o más	112 h 30 ≤ …	X			

▼M3

N.º	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIÓN		NIVEL DE GRAVEDAD ([1])			
				LIMG	IMG	IG	IL
C	**Pausas**						
C1	Artículo 7	Superación del período de conducción ininterrumpida de 4,5 horas antes de hacer una pausa	4 h 30 < … < 5 h				X
C2			5 h ≤ … < 6 h			X	
C3			6 h ≤ …		X		
D	**Períodos de descanso**						
D1	Artículo 8, apartado 2	Período insuficiente de descanso diario de menos de 11 h si no se autoriza un período de descanso diario reducido	10 h ≤ … < 11 h				X
D2			8 h 30 ≤ … < 10 h			X	
D3			… < 8 h 30		X		
D4		Período insuficiente de descanso diario reducido de menos de 9 h si se autoriza una reducción	8 h ≤ … < 9 h				X
D5			7 h ≤ … < 8 h			X	
D6			… < 7 h		X		
D7		Período insuficiente de descanso diario partido de menos de 3 h + 9 h	3 h + [8 h ≤ … < 9 h]				X
D8			3 h + [7 h ≤ … < 8 h]			X	
D9			3 h + […< 7 h]		X		
D10	Artículo 8, apartado 5	Período insuficiente de descanso diario de menos de 9 h en caso de conducción en equipo	8 h ≤ … < 9 h				X
D11			7 h ≤ … < 8 h			X	
D12			… < 7 h		X		
D13	Artículo 8, apartado 6	Período insuficiente de descanso semanal reducido de menos de 24 h	22 h ≤ … < 24 h				X
D14			20 h ≤ … < 22 h			X	
D15			… < 20 h		X		
D16		Período insuficiente de descanso semanal de menos de 45 h si no se autoriza un período de descanso semanal reducido	42 h < … < 45 h				X
D17			36 h ≤ … < 42 h			X	
D18			… < 36 h		X		

▼M3

N.º	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIÓN		NIVEL DE GRAVEDAD ([1])			
				LIMG	IMG	IG	IL
D19	Artículo 8, apartado 6	Superación de 6 períodos consecutivos de 24 horas después del período de descanso semanal anterior	… < 3 h				X
D20			3 h ≤ … < 12 h			X	
D21			12 h ≤ …		X		
E	**Excepción de la norma de los 12 días**						
E1	Artículo 8, apartado 6 *bis*	Superación de 12 períodos consecutivos de 24 horas después de un período de descanso semanal normal anterior	… < 3 h				X
E2			3 h ≤ … < 12 h			X	
E3			12 h ≤ …		X		
E4	Artículo 8, apartado 6 *bis* letra b), inciso ii)	Período de descanso semanal tomado tras 12 períodos consecutivos de 24 horas	65 h < … ≤ 67 h			X	
E5			… < 65 h		X		
E6	Artículo 8, apartado 6 *bis* letra d)	Período de conducción, entre las 22 h y las 6 h horas, de más de 3 horas antes de la pausa, si el vehículo no cuenta con varios conductores	3 h < … < 4,5 h			X	
E7			4,5 h ≤ …		X		
F	**Organización del trabajo**						
F1	Artículo 10, apartado 1	Salario vinculado a la distancia recorrida o al volumen de mercancías transportado			X		
F2	Artículo 10, apartado 2	Organización del trabajo del conductor inapropiada o inexistente, instrucciones dadas al conductor para permitirle cumplir la legislación inapropiadas o inexistentes			X		

([1]) LIMG = Las infracciones más graves/IMG = infracción muy grave/IG = infracción grave. IL = infracción leve.

2. **Grupos de infracciones del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo** ([1]) **(Tacógrafo)**

N.º	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIÓN	NIVEL DE GRAVEDAD			
			LIMG	IMG	IG	IL
G	**Instalación del tacógrafo**					
G1	Artículo 3, apartado 1 y artículo 22, apartado 2	No instalación ni uso de un tacógrafo homologado (*por ejemplo, ausencia de tacógrafo instalado por instaladores, talleres o fabricantes de vehículos autorizados por las autoridades competentes de los Estados miembros, utilización de un tacógrafo sin los precintos necesarios colocados o sustituidos por un instalador, taller o fabricante de vehículos autorizado o uso de un tacógrafo sin la placa de instalación*)	X			

([1]) 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 (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

▼**M3**

N.º	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIÓN	NIVEL DE GRAVEDAD			
			LIMG	IMG	IG	IL
H	**Uso del tacógrafo, la tarjeta de conductor o la hoja de registro**					
H1	Artículo 23, apartado 1	Utilización de un tacógrafo que no haya sido inspeccionado por un taller autorizado		X		
H2	Artículo 27	El conductor posee y/o utiliza más de una tarjeta de conductor a su nombre		X		
H3		Conducción con una tarjeta de conductor falsificada (*considerada conducción sin tarjeta de conductor*)	X			
H4		Conducción con una tarjeta de la que el conductor no es titular (*considerada conducción sin tarjeta de conductor*)	X			
H5		Conducción con una tarjeta obtenida sobre la base de declaraciones falsas o documentos falsificados (*considerada conducción sin tarjeta de conductor*)	X			
H6	Artículo 32, apartado 1	Funcionamiento incorrecto del tacógrafo (*por ejemplo, tacógrafo no inspeccionado, calibrado ni precintado adecuadamente*)		X		
H7	Artículo 32, apartado 1, y artículo 33, apartado 1	Tacógrafo utilizado inadecuadamente (*por ejemplo, uso indebido intencionado, voluntario o impuesto, falta de instrucciones sobre el uso correcto, etc.*)		X		
H8	Artículo 32, apartado 3	Utilización de un dispositivo fraudulento capaz de modificar los registros del tacógrafo	X			
H9		Falsificación, disimulación, eliminación o destrucción de los datos contenidos en las hojas de registro o almacenados y transferidos del tacógrafo o de la tarjeta de conductor	X			
H10	Artículo 33, apartado 2	La empresa no conserva las hojas de registro, los documentos de impresión y los datos transferidos		X		
H11		Datos registrados y almacenados no disponibles durante un mínimo de un año		X		
H12	Artículo 34, apartado 1	Utilización incorrecta de hojas de registro/tarjeta de conductor		X		
H13		Retirada no autorizada de hojas de registro o de la tarjeta de conductor que incida en el registro de datos		X		
H14		Utilización de una hoja de registro o de la tarjeta de conductor durante un período mayor que aquel para el que esté prevista, con pérdida de datos		X		
H15	Artículo 34, apartado 2	Utilización de hojas de registro o tarjetas de conductor manchadas o estropeadas y datos no legibles		X		
H16	Artículo 34, apartado 3	No efectuar el registro manual cuando sea preciso hacerlo		X		
H17	Artículo 34, apartado 4	Utilización de una hoja de registro incorrecta o tarjeta de conductor en la ranura incorrecta (más de un conductor)			X	
H18	Artículo 34, apartado 5	Utilización incorrecta de dispositivos de conmutación		X		

▼**M3**

N.º	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIÓN	NIVEL DE GRAVEDAD			
			LIMG	IMG	IG	IL
I	**Presentación de información**					
I1	Artículo 36	Negarse a una verificación		X		
I2	Artículo 36	Imposibilidad de presentar registros del día en curso y los 28 días anteriores		X		
I3		Imposibilidad de presentar registros de la tarjeta de conductor si el conductor posee una		X		
I4	Artículo 36	Imposibilidad de presentar los registros manuales y documentos de impresión del día en curso y los 28 días anteriores		X		
I5	Artículo 36	Imposibilidad de presentar la tarjeta de conductor si el conductor posee una		X		
J	**Funcionamiento incorrecto**					
J1	Artículo 37, apartado 1, y artículo 22, apartado 1	Tacógrafo no reparado por un instalador o un taller autorizado		X		
J2	Artículo 37, apartado 2	El conductor no consigna toda la información necesaria no registrada durante los períodos de avería o funcionamiento defectuoso del tacógrafo		X		