

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** ► **M4** DIRECTIVA 2006/22/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
de 15 de marzo de 2006

sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 y la Directiva 2002/15/CE en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera, y por 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		
		nº	página	fecha
► <u>M1</u>	Directiva 2009/4/CE de la Comisión de 23 de enero de 2009	L 21	39	24.1.2009
► <u>M2</u>	Directiva 2009/5/CE de la Comisión de 30 de enero de 2009	L 29	45	31.1.2009
► <u>M3</u>	Reglamento (UE) 2016/403 de la Comisión de 18 de marzo de 2016	L 74	8	19.3.2016
► <u>M4</u>	Directiva (UE) 2020/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de julio de 2020	L 249	49	31.7.2020

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

▼ M4

DIRECTIVA 2006/22/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 15 de marzo de 2006

sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 y la Directiva 2002/15/CE en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera, y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo

▼ B

(Texto pertinente a efectos del EEE)

▼ M4

Artículo 1

Objeto

La presente Directiva establece las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 ⁽¹⁾ y (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾ y la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾.

▼ B

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.

▼ M4

Dichos controles abarcarán cada año una muestra amplia y representativa de los trabajadores móviles, los conductores, las empresas y los vehículos objeto de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 y de los trabajadores móviles y los conductores objeto de la Directiva 2002/15/CE. Los controles en carretera sobre el cumplimiento de la Directiva 2002/15/CE se limitarán a los aspectos que puedan controlarse eficazmente mediante el tacógrafo y el aparato de control correspondiente. El control exhaustivo del cumplimiento de la Directiva 2002/15/CE solo podrá realizarse en los locales de las empresas.

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

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera (DO L 80 de 23.3.2002, p. 35).

▼B

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. ►**M4** Cada Estado miembro organizará controles de tal manera que al menos se revise el 3 % de las jornadas de trabajo de los conductores de vehículos a los que se aplican los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014. Durante el control en carretera, el conductor estará autorizado a ponerse en contacto con la sede central, el gestor de transporte o cualquier otra persona o entidad para aportar, antes de que finalice dicho control, cualquiera de las pruebas que no se encuentre a bordo del vehículo; lo anterior se entenderá sin perjuicio de las obligaciones del conductor de garantizar el correcto funcionamiento del tacógrafo.

A partir del 1 de enero de 2012, la Comisión podrá, mediante un acto de ejecución, incrementar el porcentaje mínimo al 4 %, 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. Dicho acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 12, apartado 2. ◀

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.

▼M4

3 *bis*. Cada Estado miembro organizará controles del cumplimiento de la Directiva 2002/15/CE, teniendo en cuenta el sistema de clasificación de riesgos establecido en el artículo 9 de la presente Directiva. Dichos controles deberán centrarse en una empresa determinada cuando uno o varios de sus conductores hayan vulnerado de forma continua o grave las disposiciones de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 o (UE) n.º 165/2014.

4. La información presentada a la Comisión de conformidad con el artículo 17 del Reglamento (CE) n.º 561/2006 y el artículo 13 de la Directiva 2002/15/CE 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, y en ella se indicará si el transporte fue de pasajeros o de mercancías.

▼B*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.

▼M4

La Comisión aportará, en caso necesario, aclaraciones adicionales, mediante actos de ejecución, sobre las definiciones de las categorías mencionadas en el párrafo primero, letras a) y b). Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 12, apartado 2.

▼B*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.
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

- 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.

▼M4*Artículo 5***Controles concertados**

Los Estados miembros efectuarán, al menos seis veces al año, controles en carretera concertados de conductores y vehículos objeto de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 o (UE) n.º 165/2014. Los Estados miembros tratarán además de organizar controles concertados en los locales de las empresas.

Tales controles concertados serán efectuados de forma simultánea por las autoridades de control de dos o más Estados miembros, cada una de ellas en su propio territorio.

▼B*Artículo 6***Controles en los locales de las empresas****▼M4**

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 (CE) n.º 561/2006 o (UE) n.º 165/2014 o de la Directiva 2002/15/CE.

▼ 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;

▼ M4

- b) enviar los datos estadísticos bienales a la Comisión con arreglo al artículo 17 del Reglamento (CE) n.º 561/2006;

▼ B

- 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;

▼ M4

- d) garantizar el intercambio de información con los demás Estados miembros, de conformidad con el artículo 8 de la presente Directiva, sobre la aplicación de las disposiciones nacionales de transposición de la presente Directiva y de la Directiva 2002/15/CE.

▼ B

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.

▼ M4

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 mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 12, apartado 2.

▼M4

*Artículo 8***Intercambio de información**

1. La información puesta a disposición de forma bilateral con arreglo al artículo 22, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 561/2006 se intercambiará asimismo entre los organismos designados comunicados a la Comisión de acuerdo con el artículo 7 de la presente Directiva:

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

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

2. Los Estados miembros presentarán la información solicitada por otros Estados miembros de conformidad con el apartado 1, letra b), en el plazo de veinticinco días hábiles desde la recepción de la solicitud. Los Estados miembros podrán fijar un plazo más corto de mutuo acuerdo. En casos urgentes o que requieran únicamente la simple consulta de registros, como el de un sistema de calificación de riesgos, la información solicitada deberá facilitarse en un plazo de tres días hábiles.

Cuando el Estado miembro que recibe la solicitud considere que no está suficientemente motivada, informará de ello al Estado miembro solicitante en el plazo de diez días hábiles a partir de su recepción. El Estado miembro solicitante deberá fundamentar más la solicitud. Si este último no puede fundamentarla más, el Estado miembro que la reciba podrá rechazarla.

Cuando sea difícil o imposible atender una solicitud de información o de realización de controles, inspecciones o investigaciones, el Estado miembro que reciba la solicitud informará de ello al Estado miembro solicitante en el plazo de diez días hábiles a partir de la recepción de la solicitud y explicará las razones que justifiquen debidamente la dificultad o imposibilidad. Los Estados miembros de que se trate se consultarán con miras a encontrar una solución.

En caso de demoras persistentes a la hora de facilitar la información al Estado miembro a cuyo territorio se ha desplazado el trabajador, se informará a la Comisión, que adoptará las medidas adecuadas.

3. El intercambio de información contemplado en el presente artículo se llevará a cabo a través del Sistema de Información del Mercado Interior (IMI) establecido por el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾. Lo anterior no será de aplicación a la información que los Estados miembros intercambien mediante consulta directa de los registros electrónicos nacionales a que se refiere el artículo 16, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾.

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

⁽²⁾ Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (DO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

▼B*Artículo 9***Sistema de clasificación de riesgos****▼M4**

1. Los Estados miembros implantarán un sistema de clasificación de riesgos de las empresas basado en el número relativo y la gravedad de las infracciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006 o del Reglamento (UE) n.º 165/2014 o de las disposiciones nacionales de transposición de la Directiva 2002/15/CE que haya cometido cada empresa.

A más tardar el 2 de junio de 2021, la Comisión establecerá, mediante actos de ejecución, una fórmula común para calcular la clasificación de riesgos de las empresas. Dicha fórmula común tendrá en cuenta el número, gravedad y frecuencia de las infracciones, así como los resultados de los controles cuando no se haya detectado ninguna infracción, y si una empresa de transporte por carretera ha estado utilizando el tacógrafo inteligente, de conformidad con el capítulo II del Reglamento (UE) n.º 165/2014, en todos sus vehículos. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 12, apartado 2, de la presente Directiva.

▼B

2. Las empresas con una clasificación de alto riesgo serán objeto de controles más estrictos y frecuentes. ►M4 ————— ◀

▼M4

3. Se establece en el anexo III una lista inicial de infracciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006 y del Reglamento (UE) n.º 165/2014 y la medida de su gravedad.

Con vistas a establecer o actualizar la medida de la gravedad de las infracciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006 o del Reglamento (UE) n.º 165/2014, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 15 *bis* de la presente Directiva que modifiquen el anexo III a fin de tener en cuenta la evolución legislativa y consideraciones de seguridad vial.

La categoría relativa a las infracciones más graves debería incluir aquellas en que el incumplimiento de las disposiciones pertinentes de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 cree un alto riesgo de muerte o de lesiones corporales graves.

4. Para facilitar la selectividad de los controles en carretera, todas las autoridades de control competentes del Estado miembro de que se trate deberán tener acceso en el momento del control a los datos del sistema nacional de clasificación de riesgos.

5. Los Estados miembros pondrán la información de los sistemas nacionales de clasificación de riesgos a la disposición directa de las autoridades competentes de los demás Estados miembros, mediante los registros electrónicos nacionales interoperables contemplados en el artículo 16 del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, según lo dispuesto en el artículo 16, apartado 2, de dicho Reglamento.

▼B*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.

▼B*Artículo 11***Mejores prácticas****▼M4**

1. La Comisión elaborará, mediante actos de ejecución, directrices sobre las mejores prácticas en materia de control. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 12, apartado 2.

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

▼B

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.

▼M4

3. La Comisión establecerá, mediante actos de ejecución, un método común para registrar y controlar los períodos de otro trabajo, tal como se define en el artículo 4, letra e), del Reglamento (CE) n.º 561/2006, incluidos la forma del registro y los casos concretos en los que va a tener lugar, y para registrar y controlar los períodos de al menos una semana, durante los cuales el conductor no se encuentre en alejado el vehículo y no pueda llevar a cabo ninguna actividad con dicho vehículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 12, apartado 2, de la presente Directiva.

▼B

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

▼M4*Artículo 12***Procedimiento de comité**

1. La Comisión estará asistida por el comité creado en virtud del artículo 42, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 165/2014. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Si el comité no emite un dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

⁽¹⁾ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

▼ **M4***Artículo 13***Medidas de ejecución**

A petición de un Estado miembro o por iniciativa propia, la Comisión adoptará actos de ejecución, en particular con uno de los fines siguientes:

- a) fomentar un enfoque común para la aplicación de la presente Directiva;
- b) favorecer la coherencia de los enfoques entre las autoridades de control y una interpretación armonizada del Reglamento (CE) n.º 561/2006 entre las autoridades de control;
- c) facilitar el diálogo entre el sector del transporte y las autoridades de control.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 12, apartado 2, de la presente Directiva.

*Artículo 14***Negociaciones con terceros países**

Desde el momento de la entrada en vigor de la presente Directiva, la Unión 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 17 del Reglamento (CE) n.º 561/2006.

*Artículo 15***Actualización de los anexos**

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 15 *bis* que modifiquen los anexos I y II para introducir las adaptaciones necesarias que reflejen la evolución de las mejores prácticas.

*Artículo 15 bis***Ejercicio de la delegación**

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 9, apartado 3, y en el artículo 15 se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 1 de agosto de 2020. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

▼M4

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 9, apartado 3, y el artículo 15 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación ⁽¹⁾.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 9, apartado 3, y el artículo 15 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

▼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.

⁽¹⁾ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

▼B

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:

▼ M4

- 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 36, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) n.º 165/2014 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 36, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) n.º 165/2014, 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 N₃ o los 105 km/h en la categoría de vehículos M₃ (las categorías N₃ y M₃ tal como se definen en la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾);

▼ B

- 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;

▼ M4

- 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 16, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 561/2006;

▼ 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;

▼ M4

- 6) ampliación de la duración máxima del tiempo de trabajo semanal hasta sesenta horas según lo establecido en el artículo 4, letra a), de la Directiva 2002/15/CE; otros tiempos de trabajo semanales según lo establecido en los artículos 4 y 5 de la Directiva 2002/15/CE únicamente cuando la tecnología permita realizar controles efectivos.

▼ 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⁾ Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

▼ B

- 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;

▼ M4

- 4) el cumplimiento de los requisitos sobre la duración media máxima de los tiempos de trabajo semanal, pausas y trabajo nocturno establecidos en los artículos 4, 5 y 7 de la Directiva 2002/15/CE;
- 5) la observancia de las obligaciones de las empresas en lo que respecta al pago del alojamiento de los conductores y a la organización de su trabajo con arreglo al artículo 8, apartados 8 y 8 *bis*, del Reglamento (CE) n.º 561/2006.

Si fuera apropiado, en caso de que se detecte una infracción los Estados miembros podrán determinar la corresponsabilidad de los agentes de la cadena de transporte, como expedidores, intermediarios o contratistas, 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 (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014.

▼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 (<i>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</i>)	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 (<i>considerada conducción sin tarjeta de conductor</i>)	X			
H4		Conducción con una tarjeta de la que el conductor no es titular (<i>considerada conducción sin tarjeta de conductor</i>)	X			
H5		Conducción con una tarjeta obtenida sobre la base de declaraciones falsas o documentos falsificados (<i>considerada conducción sin tarjeta de conductor</i>)	X			
H6	Artículo 32, apartado 1	Funcionamiento incorrecto del tacógrafo (<i>por ejemplo, tacógrafo no inspeccionado, calibrado ni precintado adecuadamente</i>)		X		
H7	Artículo 32, apartado 1, y artículo 33, apartado 1	Tacógrafo utilizado inadecuadamente (<i>por ejemplo, uso indebido intencionado, voluntario o impuesto, falta de instrucciones sobre el uso correcto, etc.</i>)		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		