



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 30.4.2004
COM(2004) 360 final

INFORME DE LA COMISIÓN

sobre la aplicación en 1999-2000 del Reglamento (CEE) nº 3820/85 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera

(21 informe de la Comisión sobre la aplicación de la legislación social relacionada con el transporte por carretera)

INFORME DE LA COMISIÓN

sobre la aplicación en 1999-2000 del Reglamento (CEE) nº 3820/85 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera

(21 informe de la Comisión sobre la aplicación de la legislación social relacionada con el transporte por carretera)

Índice

RESUMEN.....	3
1. INTRODUCCIÓN	5
2. INICIATIVAS NACIONALES	5
2.1. Medidas reglamentarias	5
2.2. Medidas administrativas	5
3. SANCIONES	6
3.1. Escalas.....	6
3.2. Cambios	7
4. RELACIONES Y COOPERACIÓN ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS.....	7
4.1. Controles concertados	7
5. CUADROS SINÓPTICOS.....	8
5.1. Controles: resumen	8
5.2. Infracciones: resumen	9
6. CONCLUSIONES Y OBSERVACIONES	10
6.1. Conclusiones y observaciones de los Estados miembros.....	10
6.2. Conclusiones y observaciones de la Comisión	12
Anexo A:	18
Anexo B:	19
1. Periodo de referencia.....	19
2. Cálculo de los controles mínimos por efectuar	19
3. Controles	20
3.1. Número de controles en carretera	20
3.2. Número de conductores controlados en los locales de las empresas	20
3.3. Número de jornadas laborales controladas en carretera.....	22
3.4. Número de jornadas laborales controladas en los locales de las empresas.....	23
4. Infracciones: Número de infracciones registradas	24
4.1. Artículo 6 del Reglamento (CEE) nº 3820/85: tiempo de conducción	24
4.2. Artículo 7 del Reglamento (CEE) nº 3820/85: interrupciones.....	25
4.3. Artículo 8 del Reglamento (CEE) nº 3820/85: tiempos de descanso.....	28
4.4. Artículo 14 del Reglamento (CEE) nº 3820/85: horario y registro de servicio	30

RESUMEN

En el presente informe se exponen tendencias y estadísticas relativas a las actividades de inspección y control realizadas por los Estados miembros durante el período 1999-2000 con objeto de comprobar la observancia de las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 3820/85 sobre el tiempo de conducción, los tiempos de descanso y las interrupciones. El informe se basa en las estadísticas presentadas por los Estados miembros y recoge sus opiniones sobre la aplicación del Reglamento.

Casi todos los Estados miembros facilitaron a la Comisión datos sobre el período de referencia. El Reino Unido y Austria no transmitieron sus informes hasta después de que la Comisión les enviara un recordatorio por escrito. En un principio, Grecia no presentó datos a pesar de que se arriesgaba a que se le incoara un procedimiento de infracción, pero luego sí que lo hizo, aunque esos datos no son adecuados para efectuar una comparación con ellos. En general, la presentación de los datos en el formato normalizado ha mejorado y la información suministrada es más detallada, aunque algunos Estados miembros siguen limitándose a ofrecer cifras totales y los datos no son uniformes, lo que ha retrasado la elaboración del informe y ha dificultado una comparación rápida y eficaz de las estadísticas.

La información recibida indica que ha disminuido el número global de controles en la UE. Los Estados miembros que sí que aumentaron el número de jornadas laborales comprobado son Bélgica, Finlandia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Portugal y el Reino Unido. En los demás Estados miembros se registró una reducción del número de jornadas laborales comprobadas. Tanto los controles efectuados en los locales de las empresas como en carretera han disminuido durante el período 1999-2000.

Las operaciones de control siguieron superando, por lo general, el número mínimo exigido. Solo Portugal no llegó al porcentaje de control del 1 %. Ha aumentado el número de controles efectuados en Portugal, pero desde 1995 sigue siendo inferior al nivel mínimo exigido, por lo que la Comisión ha puesto en marcha el procedimiento de infracción. Por lo general, la mayoría de los Estados miembros rebasó con creces la norma básica del 1%. Así, España y Francia alcanzaron un porcentaje superior al 2 %, mientras que Alemania, con más de un 3,45 %, alcanzó de nuevo el porcentaje de controles más elevado de la Unión Europea.

La disminución de los controles ha dado lugar, por lo general, a un descenso del número de infracciones detectadas en comparación con el informe anterior. No obstante, el número de infracciones detectadas ha aumentado en Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Irlanda, Italia, Portugal, Suecia y el Reino Unido. Las infracciones relacionadas con el tiempo de conducción siguen siendo las más numerosas, sobrepasando a las relativas a los tiempos de descanso y a las interrupciones, aunque ha disminuido el número de infracciones de esos tres tipos detectadas. Por otra parte, durante el período de referencia se registró un aumento del número de infracciones relacionadas con el horario y el registro de servicio.

Los Estados miembros han informado de diversas iniciativas durante el período de referencia y también posteriormente. Dinamarca aumentó la cuantía de sus sanciones en 2001. Finlandia, Suecia, Dinamarca y Noruega han efectuado controles en colaboración durante el período de referencia. La Comisión constata que la cooperación es todavía algo excepcional, por cuanto, al parecer, la mayoría de los Estados miembros sólo se dedica ocasionalmente a este tipo de actividad.

La Directiva 2002/15/CE¹ relativa a la ordenación del tiempo de trabajo se aprobó en 2002 y complementa al Reglamento. La interpretación y el control comunes en toda la Unión serán importantes en el futuro. La introducción del tacógrafo digital próximamente servirá de base a medidas de control más exhaustivas.

La propuesta de la Comisión de modificación del Reglamento (CEE) n° 3820/85 pasó la fase de primera lectura en el Parlamento el 14 de enero de 2003 y el 11 de agosto de 2003 la Comisión presentó una propuesta modificada en la que se incluía la mayoría de las enmiendas del Parlamento. La propuesta modificada vuelve a establecer la semana como base del cálculo del tiempo máximo de conducción y los tiempos mínimos de descanso. Introduce de nuevo cierta flexibilidad que el sector pedía como, por ejemplo, interrupciones partidas, tiempos de descanso diarios partidos y la reducción del descanso semanal con compensación, pero mantiene los elementos que mejorarán el control de la observancia de las normas.

En el Libro Blanco sobre el Transporte², la Comisión decía que no sólo es insuficiente la normativa europea sobre el transporte por carretera, en particular para las condiciones de trabajo, sino que, sobre todo, se aplica muy mal. Por ello, el 21 de octubre de 2003³, aprobó una propuesta que fortalece y amplía los procedimientos básicos de control normalizados establecidos por la Directiva 88/599/CEE⁴ del Consejo como parte del paquete de medidas de control propuestas. La propuesta incluye algunas enmiendas específicas solicitadas por el Parlamento en la primera lectura de la propuesta de modificación del Reglamento (CEE) n° 3820/85. Así, por ejemplo, propone que el porcentaje mínimo de jornadas laborales que deberán controlarse aumente del 1 % al 3 % y que de éstas, al menos el 50 % se controle en los locales de las empresas y el 25 % en carretera.

Para fomentar una mayor coordinación entre las autoridades encargadas del control tanto dentro de los Estados miembros como entre ellos, se designará un organismo principal de control en cada Estado miembro que se ocupará de elaborar y aplicar una estrategia nacional de control en cooperación con las demás autoridades competentes. El personal dedicado a esta tarea deberá disponer de la formación y los equipos necesarios. Las infraestructuras viarias existentes y las planeadas se adaptarán para que dispongan de un número suficiente de aparcaderos o áreas de servicios para descansar y efectuar los controles. Para facilitar la cooperación entre los organismos de control, se recomienda la creación de un comité permanente que fomente las mejores prácticas y un planteamiento armonizado de los diferentes aspectos del control. Además se creará un sistema electrónico de intercambio inteligente para ayudar a localizar a los infractores detectados fuera del Estado miembro en el que están establecidos.

¹ DO L 80 de 23.3.2002, p. 35-39.

² *La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*, COM(2001) 370, p. 26.

³ COM(2003) 628 final de 21.10.2003.

⁴ DO L 325, 29.11.1988, p.55

1. INTRODUCCIÓN

El presente informe, que abarca el período 1999-2000, es el quinto de la serie de informes de la Comisión dedicados al Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo⁵. Se basa en la información presentada por los Estados miembros mediante el formulario normalizado establecido por la Decisión de la Comisión de 22 de febrero de 1993⁶.

Todos los Estados miembros han presentado sus datos a la Comisión utilizando el formulario normalizado. Los formularios están completados, pero no todos de la misma manera y algunos de los datos facilitados son fragmentarios o incompletos. Los formularios de Austria y el Reino Unido se enviaron con retraso. La Comisión tuvo que enviar un recordatorio al Reino Unido para que le facilitara los datos. Austria envió el informe sobre el año 2000, pero hubo que reclamarle por escrito el referente al año 1999. Grecia no envió los datos a su debido tiempo, a pesar de que la Comisión se lo recordó e incluso le advirtió de que si no, iniciaría el procedimiento de infracción. La Comisión siguió adelante con este asunto posteriormente.

No obstante, la utilización del formulario normalizado ha facilitado a la Comisión la labor de analizar y comparar las estadísticas con las del período anterior. Este informe incluye también las iniciativas sobre las que han informado los Estados miembros, así como las últimas novedades en el ámbito comunitario.

2. INICIATIVAS NACIONALES

2.1. Medidas reglamentarias

En el Reino Unido se llegó en diciembre de 2000 a un acuerdo sobre una nueva medida de control que autoriza a las autoridades encargadas del mismo a impedir que los conductores de los vehículos matriculados en el Reino Unido que han conducido durante más tiempo del permitido continúen viaje mientras no hagan la interrupción o se tomen el tiempo de descanso exigido por el Reglamento (CEE) n° 3820/85. Ya se está aplicando una medida similar a los conductores de los vehículos matriculados en el extranjero.

2.2. Medidas administrativas

En Francia, las comisiones de sanciones administrativas propusieron que los inspectores jefe de policía administraran las sanciones impuestas a las empresas locales por incumplimiento grave o repetido de las normas en vigor, consistentes, por ejemplo, en la retirada temporal o definitiva de la copia autenticada de la licencia comunitaria o de la autorización de transporte. Así, se retiraron con carácter definitivo 408 copias de licencias comunitarias y 207 autorizaciones de transporte y, con carácter temporal, 1.109 copias de licencias comunitarias y 272 autorizaciones de transporte. Desde el 30 de agosto de 1999 también es posible inmovilizar uno o varios vehículos.

El gobierno francés reforzó el servicio encargado del control: el número de agentes pasó en 2000 de 405 a 440 y el número de vehículos destinados a las inspecciones de 102 a 137.

⁵ DO L 370, 31.12.1985, p.1

⁶ DO L 72, 25.03.1993, p.33

De acuerdo con la política de control neerlandesa, se pueden poner en marcha medidas preventivas y contratos con las empresas para aumentar el número de controles. Los Países Bajos iniciaron en 2000 una investigación sistemática del cumplimiento de la legislación sobre el horario laboral. Cada tres meses seleccionan de una base de datos sobre permisos de conducción una muestra representativa de titulares de diferentes empresas. La mayor parte de ellos envió el disco del tacógrafo para demostrar su observancia de las normas, pero también hubo que entrevistar a algunos.

En el Reino Unido los transportistas que incitan continuamente a los conductores a no respetar las normas sobre los periodos de conducción o no efectúan los controles necesarios para garantizar el cumplimiento corren el peligro de que se les suspenda, restrinja o anule su licencia.

Además de controlar habitualmente los periodos de conducción, el Reino Unido ha dirigido sus controles a lugares particulares y conductores y transportistas sospechosos. Este proceder se basa en investigaciones y en los resultados de los controles en carretera, información recibida, quejas o “controles secretos”, en los que se registra el uso y la situación de un vehículo sin que el conductor lo sepa, tras lo cual se hace una revisión minuciosa del disco del conductor para comprobar si se ha registrado toda la información. El objetivo es detectar el incumplimiento sistemático de las normas sobre el tiempo de conducción. El resultado de este modo de proceder selectivo ha sido un aumento en el número de infracciones registradas.

“Euro-Contrôle-Route” ha efectuado ocho controles, cuatro en invierno y cuatro en verano, especialmente dirigidos a los vehículos de transporte de viajeros.

3. SANCIONES

3.1. Escalas

Alemania, Austria, Dinamarca, Finlandia, Irlanda, Suecia y el Reino Unido facilitaron información sobre la escala de las sanciones impuestas por incumplimiento de las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 3820/85. En los Estados miembros sigue habiendo un abanico muy amplio de multas (véase el anexo A).

En Austria, las multas van de 36 € a 2.180 €.

En Dinamarca se impone una multa de 54 € al conductor y de 134 € a la empresa de transporte por cada infracción de las disposiciones de los Reglamentos (CEE) nº 3820/85 del Consejo y (CEE) nº 3821/85 del Consejo. El importe de la multa depende también de la naturaleza y la gravedad de la infracción.

En Finlandia se imponen multas al conductor y a la empresa en función de la infracción cometida. Las infracciones se sancionan con una "multa de un día", cuyo importe depende del tipo de infracción y de la gravedad de la misma. Las sanciones por infracciones al Reglamento (CEE) nº 3820/85 varían de 4 a 12 “multas de un día”. Así, por ejemplo, el no usar para nada el tacógrafo se sanciona con una multa de 8 días, el incumplimiento de las disposiciones del Reglamento referentes al uso del tacógrafo da lugar a una sanción de 6 días, etc. El importe de la "multa de un día" varía en función de los ingresos de la persona sancionada y del número de personas que están a su cargo.

Alemania se refirió en su informe al periodo anterior en el que se había incluido información detallada sobre las sanciones y las multas de pago inmediato. Las infracciones se sancionan

en función de su naturaleza y de las personas implicadas. Las multas por incumplimiento de las disposiciones sobre el tiempo de conducción, los tiempos de descanso y las interrupciones oscilan entre 15 € y 31 € en el caso de los conductores y son de 61 € (como mínimo) en el caso de la empresa de transporte. Las multas impuestas a los conductores que infringen las disposiciones sobre el registro de los periodos de trabajo varían de 15 € a 153 € y entre 153 € y 1.534 € en el caso de las empresas. La inobservancia de las disposiciones sobre el horario y el registro de servicio se sanciona con una multa comprendida entre 51 € y 128 € en el caso del conductor y de 511 € (como mínimo) en el de la empresa.

En Irlanda, la sanción máxima es una multa de 1.270 € o 6 meses de cárcel.

Suecia impone una multa general de 132 €.

Las multas impuestas durante 1999-2000 en el Reino Unido, tanto a los conductores como a quienes cometen directa o indirectamente infracciones relativas al horario de los conductores y a los tacógrafos, oscilaron entre 200 € y 5.000 €. Además de la multa, la falsificación de un disco y la alteración o violación de un sello de tacógrafo están penalizados con hasta dos años de prisión.

3.2. Cambios

Ningún Estado miembro informó de cambios en las cuantías de las sanciones durante el periodo 1999-2000. No obstante, Dinamarca señaló que habían revisado el importe de las sanciones a los conductores en 2001. A partir de septiembre de ese año las multas a los conductores aumentaron de 54 € a 67 €.

4. RELACIONES Y COOPERACIÓN ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS

Aunque este epígrafe no se incluye explícitamente en el formulario normalizado, algunos Estados miembros formularon observaciones sobre controles concertados.

4.1. Controles concertados

La Directiva 88/599/CEE, de 23 de noviembre de 1988, insta a los Estados miembros a realizar intercambios de información y asistencia mutua para hacer cumplir las medidas de control de la aplicación de la legislación.

Dinamarca informó de que había efectuado dos controles coordinados con Suecia durante el periodo de referencia. Se registraron 11 infracciones, 7 de ellas en relación con el Reglamento (CEE) nº 3820/85 y 4 en relación con el Reglamento (CEE) nº 3821/85.

Suecia informó de que había llevado a cabo controles concertados con Finlandia, Noruega y Dinamarca.

5. CUADROS SINÓPTICOS

5.1. Controles: resumen

Número de días efectivamente controlados en proporción al número mínimo de jornadas laborales que deben controlarse

Estado miembro	- a - Número mínimo de jornadas laborales por controlar	- b - Número de jornadas laborales controladas (nacional)	- c - Número de jornadas laborales controladas (no nacionales)	- d - Número total de jornadas laborales controladas	- e - Número de jornadas laborales controladas en proporción al número mínimo de jornadas que debe controlarse (d/a)
Austria	539.376	578.166	189.566	767.732	1,42
Bélgica	704.000	977.858	346.648	1.324.506	1,88
Dinamarca	198.000	279.833	27.212	307.045	1,55
Finlandia	238.480	317.615	51.252	368.867	1,55
Francia	2.500.000	5.966.751	1.161.989	7.128.740	2,85
Alemania	3.534.982	7.666.174	4.542.228	12.208.402	3,45
Grecia ⁽¹⁾					
Irlanda	496.733	955.873	2.653	958.526	1,93
Italia	2.481.543	4.684.732	244.542	4.929.274	1,99
Luxemburgo	71.359	43.112	29.104	72.216	1,01
Países Bajos	522.969	477.436	60.204	537.640	1,03
Portugal	580.500	331.003	51.637	382.640	0,66
España	1.680.000	3.817.653	354.654	4.172.307	2,48
Suecia	400.000	506.084	79.929	586.013	1,46
Reino Unido	2.030.994	3.543.002	151.313	3.694.315	1,82

Nota :

(1) Las cifras de Grecia no se incluyen porque no se prestan a una comparación efectiva

5.2. Infracciones: resumen

Número de infracciones registradas: artículos 6, 7, 8 y 14 del Reglamento (CEE) nº 3820/85

Desglose por Estado miembro

Estado miembro	VIAJEROS				MERCANCÍAS				Total
	Nacional es	CEE	Terceros países	Total no nacional es	Nacional es	CEE	Terceros países	Total no nacional es	
Austria	1.858	643	670	1.313	20.906	8.914	4.229	13.143	37.220
Bélgica ⁽¹⁾	193	177	71	248	4.283	6.133	526	6.659	11.383
Dinamarca	373	2	0	2	5.236	29		29	5.640
Finlandia	518				17.318	2	67	69	17.905
Francia ⁽²⁾									180.968
Alemania	22.658	2.252	1.835	4.087	610.627	73.283	46.168	119.451	756.823
Grecia ⁽³⁾									
Irlanda ⁽⁴⁾	258			16	6.988			175	7.437
Italia	4.609	156	9	165	73.179	2.465	406	2.871	80.824
Luxemburgo	8	2	0	2	163	405	9	414	587
Países Bajos	1.943	17	3	20	6.139	1.083	989	2.072	10.174
Portugal	1.325	253	56	309	8.226	712	94	806	10.666
España	4.913	148	21	169	37.007	3.711	51	3.762	45.851
Suecia	958	133	14	147	4.713	702	97	799	6.617
Reino Unido	964	14	17	31	12.064	1982	134	2.116	15.175

Nota :

- (1) Las siguientes cifras sobre infracciones registradas no han sido incorporadas al este cuadro ni a los cuadros 4.1 a 4.4 al no estar convenientemente desglosadas:
 Gendarmería: 11.790
 Ministerio de Empleo y Trabajo: 4.127
Total 15.917
- (2) Francia no diferencia entre ciudadanos franceses y extranjeros, sino entre residentes y no residentes. No se han proporcionado cifras sobre infracciones en el transporte de viajeros y de mercancías, pero sí datos sobre infracciones detectadas en los locales de las empresas (83.285) y en carretera (97.683).
- (3) No se dispone de datos de Grecia.
- (4) Irlanda no facilitó datos desglosados sobre la CEE y terceros países.

Número de infracciones registradas: artículos 6, 7, 8 y 14 del Reglamento (CEE) nº 3820/85

Desglose por categoría de infracción (incluye transporte de viajeros y mercancías, ciudadanos nacionales, comunitarios y de terceros países)

Artículo	Clase de infracción	Número de infracciones
6	Tiempo de conducción	414.448
7	Interrupciones	346.973
8	Tiempos de descanso	382.433*
14	Horario y registro del servicio	23.962**
Total		1.173.122

* Estas cifras también incluyen las infracciones por rebasamiento de los seis períodos de conducción diarios (artículo 6), que el Reino Unido registró en virtud del artículo 8.

** Bélgica presentó datos referidos a 5.603 infracciones registradas con arreglo al Reglamento (CEE) nº 3821/85. Por consiguiente, tales datos no se han incluido en este cuadro.

6. CONCLUSIONES Y OBSERVACIONES

6.1. Conclusiones y observaciones de los Estados miembros

Bélgica dio prioridad en 1999 a la formación de los agentes controladores y a la informatización del servicio. Se dispone ahora de un ordenador portátil para los controles en carretera y en las empresas y, por lo tanto, los agentes pueden utilizar impresos normalizados para introducir los datos específicos y redactar los cambios. “Euro-Contrôle-Route” prestó especial atención al control de los transportes de viajeros (servicios veraniegos e invernales a destinos de tránsito).

Además, en 2000, Bélgica intentó estrechar la cooperación entre las diferentes autoridades encargadas del control tanto nacional como internacionalmente (Euro-Contrôle-Route). Se dio también gran prioridad a los controles en el sector del transporte de viajeros, lo que explica el aumento de su número.

Finlandia informó de que en 1999 y 2000 el número de inspecciones fue netamente superior al nivel mínimo establecido en la Directiva 88/599/CEE. Se mejoró la recopilación de estadísticas y se puede acceder directamente a las estadísticas de los inspectores de seguridad e higiene en el trabajo a través de un ordenador.

Alemania señaló que había superado notablemente el mínimo del 1 % de controles en 1999 y 2000. Alemania explicó que el número extraordinariamente elevado de vehículos y conductores no nacionales sometidos a control obedecía al hecho de que el volumen de tráfico de tránsito de Alemania es, con mucho, el más alto de la UE. El número total de controles disminuyó en 1999 y 2000 en comparación con 1997 y 1998. Es señalable que la tendencia apuntada en el último informe ha continuado en 1999 y 2000, a saber, el número de controles de vehículos nacionales disminuyó un 22 % y el de vehículos de otros Estados miembros descendió el 34,8 %, mientras que el número de controles de vehículos extracomunitarios se mantuvo, sin embargo, prácticamente en el mismo nivel. El número de vehículos controlado no ha variado en relación con el último informe.

Alemania también destacó la disminución otra vez del número de jornadas laborales controlado en los locales de las empresas de transporte de viajeros en un 22,2 %. Los controles de los transportes de mercancías y los transportes por cuenta propia disminuyeron el 9,2 % y el 0,6 % respectivamente.

En Alemania el número de infracciones al Reglamento (CEE) nº 3820/85 registrado ha disminuido en comparación con 1997 y 1998 (entre un 4 % y un 20% según el tipo de infracción). La excepción a esta tendencia la constituyen los servicios de transporte de viajeros procedentes de países extracomunitarios y los servicios de transporte de mercancías efectuados por conductores alemanes. En definitiva, no se produjeron cambios significativos en lo que respecta a la observancia de los tiempos de conducción y de descanso, pero el elevado número de infracciones constatado sigue constituyendo una grave amenaza para la seguridad vial.

Por último, Alemania abogó por una solución europea al problema que plantea la carga de la prueba contra las empresas y transportistas a fin de ofrecer mayor protección a los conductores contratados. También recomendaron modificar el formulario normalizado al objeto de poder consignar en los futuros informes datos más pormenorizados tales como las infracciones al Reglamento (CEE) nº 3821/85, así como la colaboración entre los Estados miembros en intercambio de información.

Los **Países Bajos** señalaron que, en el periodo de referencia, la Inspección de Transportes (Rijksverkeersinspectie) había seguido creando instrumentos de prevención para promover el cumplimiento del Reglamento (CEE) nº 3820/85. En primer lugar se llega a un acuerdo con las empresas de transporte sobre las disposiciones que pueden adoptar para garantizar la observancia de la normativa. El incumplimiento de este acuerdo constituye un delito. En este marco, se inspecciona cada empresa una vez como mínimo en un período de tiempo acordado. Si se detectan infracciones graves en el curso de estos controles, se incoa inmediatamente una acción penal. Si en los controles en carretera se registran infracciones que implican la redacción de un informe oficial, se inician inmediatamente procedimientos penales. Los datos basados en estas infracciones se utilizan posteriormente para realizar controles selectivos en empresas de transporte.

Suecia señaló la necesidad de armonizar la gama de sanciones dentro de la UE y propuso que, en caso de infracción, se iniciaran procedimientos penales en el país de origen del conductor. Asimismo, pidió que se elaborara una lista de personas de contacto en cada uno de los Estados miembros.

El **Reino Unido** ha incluido por primera vez cifras sobre los controles en carretera efectuados por la policía (en el Reino Unido, la policía se encarga de los controles en carretera y la Inspección de Vehículos (Vehicle Inspectorate) efectúa controles tanto en carretera como en los locales de las empresas). Por ello, se ha producido un ligero aumento del porcentaje total del número de jornadas laborales controlado en relación con el informe anterior.

El Reino Unido propone que se modifique el cuadro 4 del formulario normalizado para evitar confusiones causadas por una doble contabilización. Señala que sobrepasar 6 periodos de conducción diarios equivale a una infracción del descanso semanal. El Reino Unido ha evitado la doble contabilización en el cuadro 4 incluyendo las infracciones registradas por rebasar los seis períodos de conducción diarios en el total de infracciones por inobservancia del período de descanso semanal e incluye las infracciones por "conducir durante más de 4 horas y media sin interrupción" en la sección "Interrupciones demasiado breves".

Además, opina que deberían pedirse datos sobre los discos de los tacógrafos, su rellenado incorrecto (campo central/error en el cambio de modo, etc.) y el uso defectuoso y fraudulento de los tacógrafos. Hay una relación clara entre estas infracciones y las infracciones de las propias normas, ya que el motivo de las infracciones relacionadas con los tacógrafos es ocultar las infracciones a los periodos de conducción del conductor. En 1999 y 2000, hubo en el Reino Unido 16.214 infracciones en los vehículos de transporte de mercancías y 1.361 en los de transporte de viajeros relacionadas con los tacógrafos.

6.2. Conclusiones y observaciones de la Comisión

El Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo sigue constituyendo la base comunitaria común para el establecimiento del tiempo máximo de conducción y los tiempos de descanso en el sector del transporte por carretera. Su aplicación en los Estados miembros resulta crucial para la mejora de la seguridad vial, la eficiencia del transporte y la competencia leal dentro de la Unión. Sin embargo, la Comisión es consciente de que los Estados miembros tienen ideas diferentes sobre el modo de controlar la aplicación de esta legislación. La frecuencia de los controles varía de un Estado miembro a otro y muchas veces los realizan autoridades distintas que actúan al amparo de normas nacionales diferentes. Además, las infracciones se sancionan con diferentes grados de severidad. Es frecuente que parte de la información aportada por los Estados miembros no sea coherente y por ello resulta bastante difícil hacer comparaciones fiables.

La Comisión reconoce que es necesario aumentar la cooperación entre los Estados miembros para garantizar la aplicación armonizada del Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo y continuará vigilando la situación en los Estados miembros. Para ello, ha incluido en la propuesta sobre el Reglamento (CEE) nº 3820/85 la creación de un comité permanente compuesto por representantes de los organismos de los Estados miembros encargados del control de la aplicación de dicho reglamento. Este comité serviría de foro para fomentar una mayor comprensión mutua, la cooperación y la responsabilidad entre iguales. La introducción del tacógrafo digital en 2004 mejorará también el control del cumplimiento en este campo y ofrecerá la oportunidad de adoptar un enfoque más armonizado.

6.2.1. El problema de la falta de datos y de los datos incompletos sigue todavía sin resolver, a pesar de las mejoras observadas

Todos los Estados miembros que han aportado información sobre el periodo de referencia, excepto Grecia, utilizaron el formulario normalizado y la mayoría dio datos más detallados.

Austria presentó solo un informe sobre el año 2000 y finalmente otro sobre 1999 tras habérselo reclamado la Comisión. También hubo que recordarle por escrito al Reino Unido que enviara su informe. La no entrega a tiempo de los datos a la Comisión impide una comparación completa y retrasa la finalización del informe. Grecia no ha aportado dato ninguno a pesar de varios recordatorios y un procedimiento de infracción. La no entrega a tiempo de los datos de Grecia y el que las cifras finalmente aportadas no se ajusten al formato normalizado dificultan también una comparación completa entre los Estados miembros.

Francia sigue distinguiendo entre residentes y no residentes en lugar de entre ciudadanos franceses y extranjeros, lo que dificulta la comparación con las estadísticas de los demás Estados miembros.

6.2.2. La mayoría de los Estados miembros ha alcanzado el nivel mínimo de controles

En relación con el periodo de referencia del último informe (1997-1998, COM(2001) 767 final), siete Estados miembros han aumentado el número de controles, a saber, Austria, Bélgica, Francia, Italia, Luxemburgo, Portugal y el Reino Unido. En Alemania, Dinamarca, España, Finlandia, Irlanda, los Países Bajos y Suecia se produjo un descenso en el número de controles.

A pesar de que en Alemania se produjo una disminución de los controles, estos siguen superando con creces el nivel mínimo exigido. Alemania sigue registrando el porcentaje más alto de la Unión situado en el 3,45 %.

En Portugal se produjo un aumento de los controles, pero se sigue sin respetar el nivel mínimo del 1 % del total de jornadas laborales. Por ello, la Comisión ha iniciado el procedimiento de infracción contra Portugal.

Luxemburgo y los Países Bajos han reducido sus actividades en este campo y durante el periodo considerado efectuaron únicamente el mínimo de controles exigido de 1,01 % y 1,03 % respectivamente. En general, sin embargo, la mayoría de los Estados miembros superó con mucho el nivel mínimo del 1 %. España y Francia continúan por encima del 2 %.

6.2.3. Las infracciones relativas al horario y al registro de servicio han aumentado, mientras que todas las demás han disminuido

En comparación con el informe anterior referente al periodo 1997-1998, se ha producido un gran cambio en lo que se refiere a las infracciones, ya que ha descendido el número de ellas relacionadas con el artículo 6 (tiempo de conducción), el artículo 7 (interrupciones) y el artículo 8 (tiempos de descanso) y aumentado el de las relacionadas con el artículo 14. Las infracciones del tiempo de conducción siguen siendo una proporción importante del total registrado a pesar de que descendieron del 39,5 % (1997-1998) al 35,3 % (1999-2000). En este período también, el número de infracciones relativas al tiempo de conducción continúa siendo superior al de las relacionadas con los tiempos de descanso y sigue constituyendo la categoría de infracciones más importante. El número de infracciones de las interrupciones observado disminuyó en relación con el periodo anterior. No obstante, el porcentaje de esas infracciones aumentó del 27,8 % al 29,6 % del total. Las infracciones de los tiempos de descanso descendieron en términos absolutos en comparación con el periodo anterior, pero su porcentaje aumentó del 32,1 % al 32,6 %. El aumento del porcentaje de las infracciones de los artículos 7 y 8 se corresponde con la disminución de las relativas al artículo 6. El ascenso del número de infracciones registrado en relación con el artículo 14 en lo que se refiere al horario y el registro de servicio, del 0,6 % en 1997-1998 al 2 % en 1999-2000, pudiera ser consecuencia de la mayor atención prestada al transporte de viajeros.

La mayoría de los Estados miembros han aportado datos suficientes sobre las infracciones durante el periodo de referencia. Los datos proporcionados por el Reino Unido siguen siendo un tanto confusos por cuanto las cifras referentes a determinadas infracciones relacionadas con los tiempos de conducción se incluyen en las correspondientes a las infracciones relativas a los tiempos de descanso o a las interrupciones.

6.2.4. *En varios Estados miembros ha aumentado el número de infracciones registrado*

En varios Estados miembros ha aumentado el número total de infracciones detectadas: Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Irlanda, Italia, Portugal, Suecia y el Reino Unido.

El aumento del número de infracciones registrado en estos Estados miembros podría deberse a diversos factores: un incremento real del número de infracciones cometidas, un esfuerzo mejor centrado de las autoridades encargadas del control o una recogida de estadísticas más precisa.

El estudio de las cifras presentadas por esos Estados miembros permite llegar también a la conclusión de que en Bélgica, Finlandia, Francia, Irlanda, Italia, Portugal y el Reino Unido aumentó también el número total de jornadas laborales controlado. En tres países (Dinamarca, España y Suecia) se produjo un nuevo aumento de las infracciones, a pesar del menor número de controles efectuados. Así pues, en este caso, el incremento de las infracciones detectadas parece reflejar fundamentalmente el aumento global de los porcentajes de infracción. Los datos de Alemania, Austria y los Países Bajos muestran una disminución tanto del número de controles como del de las infracciones cometidas. En cambio, en Luxemburgo, se observa que el aumento del número total de jornadas laborales controladas dio lugar a un descenso de las infracciones registradas.

En general, a pesar de que varios Estados miembros informan de un aumento, parece haberse producido un descenso global de las infracciones detectadas en la UE. Durante el periodo 1997-1998 se registró un total de 1.344.388 infracciones, mientras que en el periodo 1999-2000 la cifra fue de 1.173.122. El aumento o la reducción del número de controles no originan automáticamente el aumento o la disminución del número de infracciones detectadas. Si bien en algunos casos esto puede reflejar el efecto disuasorio de las actividades de control más frecuentes, es evidente que en gran parte de los Estados miembros el aumento de estas actividades revela la existencia de un problema cada vez mayor. La necesidad de un control más eficaz y uniforme es una cuestión que la Comisión ha abordado recientemente en una propuesta legislativa sobre las condiciones mínimas para la aplicación del acervo social comunitario⁷.

6.2.5. *La capacidad de detección de infracciones varía mucho*

La proporción entre el total de infracciones detectadas y el total de jornadas laborales controlado revela una gran disparidad en la capacidad de los Estados miembros para descubrir a los potenciales infractores. En 1999 y 2000, Bélgica, Luxemburgo, Irlanda y Alemania fueron los que alcanzaron las cifras más altas con 8,6, 8,1, 7,8 y 6,1 infracciones detectadas por jornada laboral verificada de ese periodo. En algunos Estados miembros, los niveles de detección durante el periodo de referencia varían por término medio entre más de dos infracciones (Austria, Finlandia, Francia, Portugal y el Reino Unido) o más de una (Dinamarca, España, Italia, Países Bajos y Suecia). Ninguno de los Estados miembros detectó menos de una, lo que es una mejora en relación con el informe anterior.

Esta disparidad da una idea de las ventajas que pueden derivarse del intercambio de experiencias y mejores prácticas entre Estados miembros, así como de la adopción en toda la Unión Europea de las prácticas más eficaces y adaptadas a cada país.

⁷ COM(2003) 628 final de 21.10.2003.

6.2.6. Interpretación de los Reglamentos (CEE) n° 3820/85 y n° 3821/85 del Consejo mediante las sentencias del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas. El periodo de referencia es 2001-2002

No ha habido sentencias relacionadas con los Reglamentos (CEE) n° 3820/85 y n° 3821/85 del Consejo dictadas por el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas durante el periodo del 1 de enero de 2001 al 31 de diciembre de 2002. Las dictadas durante el periodo de referencia de este informe ya se destacaron en el informe anterior.

6.2.7. Introducción del tacógrafo digital

La Comisión aprobó el Reglamento (CE) n° 1360/2002, de 13 de junio de 2002, por el que se adapta por séptima vez al progreso técnico el Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera. El Reglamento de la Comisión incluye en el anexo 1B las especificaciones técnicas sobre el tacógrafo digital introducido por el Reglamento (CE) n° 2135/98 del Consejo. De acuerdo con las disposiciones en vigor, el tacógrafo digital será obligatorio en todos los vehículos nuevos en todos los Estados miembros a partir del 5 de agosto de 2004. Sin embargo, como los fabricantes de automóviles no han dispuesto de los tacógrafos digitales homologados en la fecha prevista del 5 de agosto de 2003, la Comisión está estudiando el asunto de la fecha de introducción del tacógrafo digital para que los fabricantes de vehículos dispongan del tiempo necesario para instalarlos en sus vehículos y poder homologar estos como deben.

El objetivo principal de la introducción del tacógrafo digital es mejorar el control. Resultará un estímulo importante de condiciones de igualdad fomentando la aplicación armonizada del Reglamento y un planteamiento común del control de su aplicación. El tacógrafo digital obligará a los organismos de control a actualizar en gran medida sus métodos de control de las normas y sanción de los infractores. A este propósito se ha creado un proyecto, con el apoyo de la Comisión, que se ocupa de la introducción armonizada del tacógrafo digital. Gracias a este proyecto, los Estados miembros pueden establecer unos planes de aplicación comunes, buscar métodos para intercambiar información y encontrar soluciones armonizadas más eficaces. La mejora del control del tiempo de trabajo de los conductores que se producirá contribuirá de manera significativa a la seguridad vial, la mejora de las condiciones de trabajo de los conductores y a la competencia leal. Está previsto que el informe final del proyecto se presente a finales de 2004.

6.2.8. Revisión del Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo

La Comisión publicó el 12 de octubre de 2001 una propuesta de Reglamento nuevo (COM(2001) 573 final). El objetivo primordial de esta propuesta es simplificar, aclarar y actualizar el Reglamento existente. La propuesta hace más estrictas las disposiciones sobre la responsabilidad del patrón, introduce la extraterritorialidad para los inspectores de carretera y el embargo del vehículo como sanción común en caso de infracción grave. Se crea un comité consultivo compuesto por representantes de los organismos nacionales encargados del control para fomentar la implicación y el compromiso continuos en el control de la aplicación del Reglamento.

El Parlamento Europeo examinó la propuesta en primera lectura el 14 de enero de 2003 y la Comisión aprobó la propuesta modificada el 11 de agosto del 2003, la cual incluía la mayoría de las enmiendas del Parlamento. Debido a que tenían otras prioridades, las presidencias danesa, griega e italiana no siguieron la vía marcada por la presidencia española y las discusiones del Consejo sobre la propuesta no han avanzado.

6.2.9. *La Comisión también tiene como objetivo mejorar la ejecución, eficacia y uniformidad de los controles y las sanciones reforzando la Directiva 88/599/CEE*

En el Libro Blanco *La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad* (COM(2001) 370), la Comisión decía: “No sólo es insuficiente la normativa europea sobre el transporte por carretera, en particular para las condiciones de trabajo, sino que, sobre todo, se aplica muy mal. La tolerancia en la aplicación es problemática.” Y más adelante añadía: “La eficacia de las legislaciones comunitarias y nacionales requiere una aplicación correcta e imparcial en todo el territorio de la Comunidad.” Para mejora la situación, la Comisión va a promover la eficacia y la uniformidad en la interpretación, la aplicación y el control de la legislación comunitaria en el ámbito de los transportes por carretera. La propuesta de Reglamento (CEE) nº 3820/85 de la Comisión se ocupa del asunto de la interpretación uniforme.

El 21 de octubre de 2003 la Comisión aprobó una propuesta de modificación de la Directiva 88/599/CEE⁸. Tiene tres objetivos, que son: aumentar la frecuencia y la calidad de los controles, fomentar una mayor cooperación entre las autoridades encargadas del control y estudiar el tema de la armonización de las sanciones.

Se aumenta el porcentaje mínimo de controles del 1 % al 3 % de las jornadas laborales de los conductores profesionales y dentro de esa cifra, el porcentaje mínimo de los controles en carretera se aumenta del 15 % al 25 % y el de los controles en los locales de las empresas del 25 % al 50 %.

Para aumentar la calidad, la propuesta propone que haya en cada Estado miembro un organismo central que coordine los controles y elabore, publique y ejecute una estrategia de control; personal de control que disponga de una serie de equipos básicos compatibles y haya recibido formación en cooperación con los agentes de otros Estados miembros y una infraestructura vial con los suficientes aparcaderos y áreas de servicio para efectuar los controles. Tanto los controles aleatorios como los específicos se efectuarán aplicando un sistema común de evaluación del riesgo.

La cooperación entre los organismos de control de los Estados miembros se plasmará en más actuaciones concertadas, un mayor intercambio electrónico de información y un comité permanente de organismos de control que aclare la aplicación de la Directiva, fomente un planteamiento coherente y facilite el diálogo entre el sector y los organismos de control.

La propuesta se asegura de que los Estados miembros dispongan y utilicen como sanción, entre otras, la inmovilización temporal y la retirada, suspensión o restricción de la licencia de la compañía de transportes o del permiso de conducción. Todas estas sanciones se impondrán de manera eficaz, proporcionada y disuasoria. La propuesta defiende también la inclusión de multas proporcionales en toda la cadena del transporte en caso de que las infracciones den lugar a beneficios económicos. Por último, incluye una lista de infracciones que se considerarán graves y que deberán sancionarse con la correspondiente multa.

⁸ COM(2003) 628 final de 21.10.2003.

6.2.10. Introducción del tiempo de trabajo en el sector del transporte por carretera en la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo

La 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 fue aprobada el 11 de marzo de 2002. Los Estados miembros están preparando la aplicación de esta Directiva y de la Directiva general 93/104/CE relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo, en su versión modificada por la Directiva 2000/34/CE, al sector del transporte por carretera. Mientras tanto, dos Estados miembros, Finlandia y España, han solicitado al Tribunal de Justicia que se anule respectivamente una parte y toda la Directiva específica para este sector.

La Comisión considera que la aplicación de la Directiva en todos los Estados miembros ayudará a mejorar las condiciones sociales de los trabajadores del sector del transporte por carretera y la seguridad vial.

6.2.11. Observaciones finales

A todos interesa la aplicación eficaz de las normas sobre el tiempo de conducción y los tiempos de descanso. La Comisión sigue animando a todos los Estados miembros a aumentar la frecuencia y la calidad de los controles, a efectuar un control más estricto en todos los Estados miembros y a tomar iniciativas de cooperación que fomenten el intercambio de información y personal, así como ejercicios conjuntos. Gracias a estas actividades, se podrán mejorar las actividades de control y se comprenderá mejor y de manera similar cómo ha de aplicarse el Reglamento.

La Comisión seguirá vigilando la evolución en este campo en todos los Estados miembros para garantizar una aplicación armonizada de la legislación social, fomentar las buenas prácticas y aumentar los niveles y la eficacia de los controles en todos los Estados miembros.

ANEXO A

Estado miembro	Tipo de sanción	
	Infracciones menores	Infracciones graves
Austria ⁽¹⁾	36 €	2.180 €
Bélgica ⁽²⁾	62 €	248 €
Dinamarca	Multa mínima de 54 € al conductor ⁽³⁾ y de 135 € a la empresa, en función de la naturaleza y gravedad de la infracción.	
Finlandia	Las infracciones se castigan utilizando el criterio de la "multa de un día". La cuantía de esa "multa de un día" depende de los ingresos de la persona sancionada y del número de personas que están a su cargo. El número de "multas de un día" impuestas refleja la gravedad de la infracción y oscila entre 4 y 12.	
Francia ⁽³⁾	1.517 € como máximo	La Ley 95-96 de 1 de febrero de 1995 estableció nuevos tipos de infracciones y aumentó las sanciones para otros. Las infracciones graves pueden acarrear una multa de hasta 30.489 € y un año de cárcel.
	Las infracciones graves o repetidas pueden dar lugar a la retirada temporal o definitiva de la licencia comunitaria o de la autorización de transporte. Entre las sanciones administrativas también figura la inmovilización del vehículo.	
Alemania	Las infracciones se sancionan en función de su naturaleza y de las personas implicadas. Las multas por infracción de las disposiciones sobre el tiempo de conducción, los tiempos de descanso y las interrupciones varían de 15 € a 31 € para los conductores y ascienden a 61 € mínimo para la empresa. Las multas impuestas a los conductores que no respetan las disposiciones sobre registro del tiempo de conducción oscilan entre 15 € y 153 €, y las impuestas a las empresas, entre 153 € y 1.534 €. La inobservancia de las disposiciones sobre horas de registro de servicio se sanciona con una multa de 51 € a 128 € para el conductor y de 511 € mínimo para la empresa.	
Grecia ⁽¹⁾		
Irlanda		1.270 € o seis meses de cárcel
Italia ⁽²⁾	16 € como mínimo	4.447 €
Luxemburgo ⁽¹⁾		
Países Bajos ⁽⁴⁾	Hay multas fijas por cada infracción de una disposición del Reglamento que oscilan entre 45 € y 1.365 €.	
Portugal ⁽¹⁾		
España ⁽²⁾	30 € – 284 €	284 € – 1.388 € (primera categoría) 1.388 € – 2.414 € (segunda categoría)
Suecia	Multa general de 132 €	
Reino Unido	Las multas a conductores y a quienes fomentan o toleran infracciones relativas al tiempo de conducción y al tacógrafo oscilan entre 200 € y 5.000 €. Además de la multa, la falsificación de un registro y la alteración o violación de un sello de tacógrafo están penalizadas con un máximo de dos años de prisión.	

Nota :

- (1) No facilitó datos.
- (2) La información referida a Bélgica, Italia y España se basa en las cifras facilitadas por los expertos nacionales de estos países en 1995 y en los datos del informe anterior.
- (3) A partir del 1 de septiembre de 2001 la multa a los conductores aumentó a 67 €.
- (4) Los datos correspondientes a Francia y los Países Bajos son los incluidos en el anterior informe, ya que esos países no notificaron ninguna modificación de su legislación.

ANEXO B:

Datos estadísticos

1. Periodo de referencia

Del 1 de enero de 1999 al 31 de diciembre de 2000.

2. Cálculo de los controles mínimos por efectuar

(artículo 2 de la Directiva 88/599/CEE)

Estado miembro	Número de días trabajados por conductor durante el período de referencia. - a -	Número total de vehículos sujetos al Reglamento (CEE) nº 3820/85 (media anual) - b -	Número total de días trabajados a × b - c -	Mínimo de controles (1% de c) - d -
Austria	480	112.370	53.937.600	539.376
Bélgica	440	160.000	70.400.000	704.000
Dinamarca	440	45.000	19.800.000	198.000
Finlandia	440	54.200	23.848.000	238.480
Francia	480	521.875	250.500.000	2.500.000
Alemania	480	736.455	353.498.160	3.534.982
Grecia ⁽¹⁾				
Irlanda ⁽²⁾	460	107.985	49.673.330	496.733
Italia	390	636.293	248.154.270	2.481.543
Luxemburgo	450	15.858	7.135.875	71.359
Países Bajos	433	120.778	52.296.874	522.969
Portugal	430	135.000	58.050.000	580.500
España	480	350.000	168.000.000	1.680.000
Suecia	400	200.000	40.000.000	400.000
Reino Unido	465	436.773	203.099.445	2.030.994

Nota :

- (1) Las cifras de Grecia no se incluyen porque no se prestan a una comparación efectiva.
- (2) Cifras relativas al total de vehículos de mercancías de más de 1.524 kg y vehículos grandes de servicio público matriculados en el Estado. Algunos de ellos estarían exentos del Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo. Sin embargo, no se han desglosado las cifras.

3. Controles

3.1 Número de controles en carretera

Estado miembro	Clase de transporte	CEE		Terceros países	Total no nacionales
		Nacionales	Otros Estados miembros		
Austria	Transporte de viajeros	2.905	1.167	1.806	2.973
	Transporte de mercancías	74.104	82.842	35.150	117.992
	Total ⁽¹⁾	41.644	10.567	8.242	18.809
Bélgica	Transporte de viajeros	5.024	3.414	153	3.567
	Transporte de mercancías	84.953	72.219	4.837	77.056
Dinamarca	Total ⁽¹⁾	73.258	8.187	809	8996
Finlandia	Transporte de viajeros	2.383	354	311	665
	Transporte de mercancías	57.669	13.160	3.372	16.532
	Total ⁽¹⁾	14			
Francia ⁽²⁾	Transporte de viajeros	61.644			24.167
	Transporte de mercancías	1.147.233			307.514
Alemania	Transporte de viajeros	123 558	33 452	30 122	63 574
	Transporte de mercancías	2 827 135	1 336 033	1 478 151	2 814 184
Grecia ⁽³⁾	Transporte de viajeros				
	Transporte de mercancías				
Irlanda	Transporte de viajeros	7.005	847	87	934
	Transporte de mercancías	33.456	3.806	100	3.906
	Total ⁽¹⁾	783	269	106	375
Italia	Transporte de viajeros	78.373	8.042	1.451	9.493
	Transporte de mercancías	840.846	66.080	9.786	75.866
	Total ⁽¹⁾				
Luxemburgo	Transporte de viajeros	57	831	10	841
	Transporte de mercancías	3.365	6.064	361	6.425
	Total ⁽¹⁾	8	10		10
Países Bajos	Transporte de viajeros	2.391	560	78	638
	Transporte de mercancías	60.212	23.687	5.777	29.464
Portugal	Transporte de viajeros	25.248	5.557	764	6.321
	Transporte de mercancías	230.537	33.091	5.611	38.702
	Total ⁽¹⁾	18.845	2.578	471	3.049
España	Transporte de viajeros	218.333	40.352	6.064	46.416
	Transporte de mercancías	1.004.540	165.188	13.204	178.392
Suecia	Transporte de viajeros	6.399	538	93	631
	Transporte de mercancías	90.455	19.345	5.521	24.866
	Total ⁽¹⁾	487	93	6	99
Reino Unido	Transporte de viajeros	34.523	1.951	401	2.352
	Transporte de mercancías	406.807	32.699	2.588	35.287

Nota :

- (1) Este total son las estadísticas relativas a vehículos y no se distingue entre transporte de mercancías y de viajeros.
- (2) Francia no diferencia entre ciudadanos franceses y extranjeros, sino entre residentes y no residentes.
- (3) Las cifras de Grecia no se incluyen porque no se prestan a una comparación efectiva.

3.2 Número de conductores controlados en los locales de las empresas

Estado miembro	Transporte de viajeros	Transporte de mercancías	Transporte por cuenta propia	Transporte por cuenta ajena
Austria	1.389	12.317	2.403	10.286
Bélgica	1.437	16.749		
Dinamarca ⁽¹⁾				
Finlandia	764	3.988	491	4.261
Francia	15.633	112.104	5.247	122.490
Alemania	11.190	97.146	15.814	
Grecia ⁽²⁾				
Irlanda	500	9.381	2.883	6.867 + (131) ⁽³⁾
Italia	2.447	13.507	2.071	13.533
Luxemburgo	267	1.069	96	1.240
Países Bajos ⁽⁴⁾	3.520	14.347	3.970	10.377
Portugal	5	264	8	261
España	12.483	47.123	9.283	50.323
Suecia	1.841	5.266	19	2.156
Reino Unido	3.952	18.618	2.577	16.625

Nota :

- (1) Dinamarca no facilitó estos datos.
- (2) Las cifras de Grecia no se incluyen porque no se prestan a una comparación efectiva.
- (3) Por cuenta propia y ajena, ambos.
- (4) Los datos correspondientes al transporte de mercancías representan la suma de los relativos al transporte por cuenta propia y al transporte por cuenta ajena.

3.3 Número de jornadas laborales controladas en carretera

Estado miembro	Clase de transporte	CEE		Terceros países	Total no nacionales
		Nacionales	Otros Estados miembros		
Austria	Transporte de viajeros	7.020	3.589	5.084	8.673
	Transporte de mercancías	179.203	48.187	96.444	144.631
	Total ⁽¹⁾	221.942	91.973	73.711	165.684
Bélgica	Transporte de viajeros	21.605	14.676	652	15.328
	Transporte de mercancías	365.289	310.535	20.785	331.320
Dinamarca	Total ¹	222.090	24.771	2.441	27.212
Finlandia	Transporte de viajeros	7.145	1.057	908	1.965
	Transporte de mercancías	180.807	39.487	9.800	49.287
	Total ⁽¹⁾	41			
Francia ⁽²⁾	Transporte de viajeros	193.817			70.305
	Transporte de mercancías	3.815.477			1.091.684
Alemania	Transporte de viajeros	272.705	64.151	49.715	113.866
	Transporte de mercancías	5.885.889	2.241.321	2.187.041	4.428.362
Grecia ⁽³⁾					
Irlanda	Transporte de viajeros	2.128	289	3	292
	Transporte de mercancías	35.507	2.233	128	2.361
Italia	Transporte de viajeros	258.263	28.791	3.648	32.439
	Transporte de mercancías	2.746.669	145.453	35.348	180.801
	total ¹	450.942	29.489	1.813	31.302
Luxemburgo	Transporte de viajeros	228	3.324	40	3.364
	Transporte de mercancías	13.460	24.256	1.444	25.700
	Total ⁽¹⁾	32	40		40
Países Bajos	Transporte de viajeros	4.782	1.120	156	1.276
	Transporte de mercancías	120.424	47.374	11.554	58.928
Portugal	Transporte de viajeros	16.751	7.273	3.893	11.166
	Transporte de mercancías	139.672	23.210	7.360	30.570
	Total ⁽¹⁾	168.285	7.144	2.757	9.901
España	Transporte de viajeros	381.116	65.794	12.046	77.840
	Transporte de mercancías	1.650.306	247.394	29.420	276.814
Suecia	Transporte de viajeros	18.359	1.994	333	2.327
	Transporte de mercancías	278.068	58.133	19.333	77.466
	Total ⁽¹⁾	1.386	125	11	136
Reino Unido	Transporte de viajeros	115.213	10.499	2.258	12.757
	Transporte de mercancías	1.381.332	125.164	13.392	138.556

Nota :

- (1) Este total son las estadísticas de vehículos y no se distingue (total o parcialmente) entre transporte de mercancías y de viajeros.
- (2) Francia no diferencia entre ciudadanos franceses y extranjeros, sino entre residentes y no residentes.
- (3) Las cifras de Grecia no se incluyen porque no se prestan a una comparación efectiva.

3.4 Número de jornadas laborales controladas en los locales de las empresas

Estado miembro	Transporte de viajeros	Transporte de mercancías	Transporte por cuenta propia	Transporte por cuenta ajena
Austria	15.874	154.127	27.088	138.278
Bélgica	35.404	555.560		
Dinamarca	5.053	52.690	9.981	42.709
Finlandia	18.589	111.033	11.169	118.453
Francia	262.734	1.694.723	59.788	2.390.278
Alemania	186.129	1.321.451	232.516	
Grecia ⁽¹⁾				
Irlanda	37.197	881.041	270.992	647.221 + (25) ⁽²⁾
Italia	218.569	1.010.289	168.039	1.222.553
Luxemburgo	5.874	23.518	2.112	27.280
Países Bajos ⁽³⁾	140.800	211.430	47.082	164.348
Portugal	135	6.160	650	5.545
España	368.974	1.417.257	281.126	1.505.105
Suecia	40.094	168.177	816	52.305
Reino Unido	275.970	1.770.487	296.817	1.462.870

Nota :

- (1) Las cifras de Grecia no se incluyen porque no se prestan a una comparación efectiva.
- (2) Por cuenta propia y ajena, ambos.
- (3) Los datos correspondientes al transporte de mercancías representan la suma de los relativos al transporte de mercancías por cuenta propia y ajena.

4. Infracciones: Número de infracciones registradas

4.1 Artículo 6 del Reglamento (CEE) nº 3820/85: tiempo de conducción

Estado miembro	Clase de infracción	VIAJEROS				MERCANCÍAS				VIAJEROS Y MERCANCÍAS	
		Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales	Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales	Nacionales	no nacionales
Austria (1)	- período diario de conducción - seis días máximo - quince días	} 532	} 166	} 98	} 264	} 6.722	} 3.866	} 1.217	} 5.083	} 7.254	} 5.347
Bélgica	- período diario de conducción - seis días máximo - quince días	19	19	7	26	1.172	2.116	133	2.249	1.191	2.275
Dinamarca (2)	- período diario de conducción - seis días máximo - quince días	} 15				} 214	} 6		} 6	} 229	} 6
Finlandia	- período diario de conducción - seis días máximo - quince días	91 2 -	- - -	- - -	- - -	3.620 10 5	- - -	11 1 -	11 1 -	3.711 12 5	11 1 -
Francia (3)	- período diario de conducción - seis días máximo - quince días									55.716 1.007	10.981 43
Alemania	- período diario de conducción - seis días máximo - quince días	7.459 442 140	820 39 18	593 20 22	1.413 59 40	225.052 2.882 2.766	28.626 433 146	15.896 101 190	44.522 534 336	232.511 3.324 2.906	45.935 593 376
Grecia (4)											
Irlanda (5)	- período diario de conducción - seis días máximo - quince días	41 20 28			2 1 3	2.546 126 147			22 20 28	2.587 146 175	24 21 31
Italia	- período diario de conducción - seis días máximo - quince días	1.025 143 1	61 4	4	65 4	19.449 3.423 912	1.047 56 9	115 7 7	1.162 63 16	20.474 3.566 913	1.227 67 16
Luxemburgo (2)	- período diario de conducción - seis días máximo - quince días	} 3				} 59	} 142	} 3	} 145	} 62	} 145
Países Bajos	- período diario de conducción - seis días máximo - quince días	44	3	-	3	861 44	216	37	253	905 44	256 -

Estado miembro	Clase de infracción	VIAJEROS				MERCANCÍAS				VIAJEROS Y MERCANCÍAS	
		Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales	Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales	Nacionales	no nacionales
Portugal	- período diario de conducción	272	94	20	114	4.386	288	37	325	4.658	439
	- seis días máximo	85	6		6	424	42	1	43	509	49
	- quince días	52				10				62	-
España	- período diario de conducción	2.071	67	9	76	14.458	1.668	23	1.691	16.529	1.767
	- seis días máximo	26	-	-		99	-	-		125	
	- quince días	128	-	-		491	-	-		619	
Suecia (2)	- período diario de conducción	} 218	} 45	} 2	} 47	} 1.247	} 198	} 30	} 228	} 1.465	} 275
	- seis días máximo										
	- quince días										
Reino Unido	- período diario de conducción	37	0	0	-	2.589	193	6	199	2.626	199
	- seis días máximo (6)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	- quince días	3	0	0	-	36	24	10	34	39	34

Nota :

- (1) Austria no presentó datos desglosados referentes al año 1999.
- (2) No facilitó datos diferenciados sobre las infracciones registradas.
- (3) Francia no diferencia entre ciudadanos franceses y extranjeros, sino entre residentes y no residentes. No se facilitaron datos desglosados sobre el transporte de mercancías y personas.
- (4) Grecia no facilitó datos.
- (5) Irlanda no facilitó datos desglosados sobre la CEE y terceros países.
- (6) Estas infracciones se han incluido en las infracciones semanales relativas a los períodos de descanso.

4.2 Artículo 7 del Reglamento (CEE) n° 3820/85: interrupciones

Estado miembro	Clase de infracción	VIAJEROS				MERCANCÍAS				VIAJEROS Y MERCANCÍAS	
		Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales	Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales	Nacionales	no nacionales
Austria (1)	- conducción durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones demasiado cortas	} 788	} 227	} 283	} 510	} 7.960	} 2.663	} 1.713	} 4.376	} 8.748	} 4.886
Bélgica	- conducción durante más de 4,5 horas sin interrupción	5	16	4	20	165	219	39	258	170	278
	- interrupciones demasiado cortas	3	16	6	22	102	165	8	173	105	195
Dinamarca (2)	- conducción durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones demasiado cortas	} 79	} 1		} 1	} 1.622	} 4		} 4	} 1.701	} 4
Finlandia	- conducción durante más de 4,5 horas sin interrupción	34				3.782		7	7	3.816	7
	- interrupciones demasiado cortas	77				3.799				3.876	
Francia (3)	- conducción durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones demasiado cortas									} 33.106	} 5.490
Alemania	- conducción durante más de 4,5 horas sin interrupción	3.502	204	338	542	90.492	13.043	8.199	21.242	93.994	21.784
	- interrupciones demasiado cortas	4.233	535	338	873	94.361	11.583	6.750	18.333	98.594	19.206
Grecia (4)											
Irlanda	- conducción durante más de 4,5 horas sin interrupción	48			4	604			52	652	56
	- interrupciones demasiado cortas	9				650			13	659	13
Italia	- conducción durante más de 4,5 horas sin interrupción	1.397	13	4	17	21.739	561	113	674	23.136	691
	- interrupciones demasiado cortas	130	20		20	1.890	104	43	147	2.020	167
Luxemburgo (2)	- conducción durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones demasiado cortas	} 3				} 54	} 138	} 3	} 141	} 57	} 141

Estado miembro	Clase de infracción	VIAJEROS				MERCANCÍAS				VIAJEROS Y MERCANCÍAS	
		Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales	Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales	Nacionales	no nacionales
Países Bajos	- conducción durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones demasiado cortas	596	3		3	789 294	46	5	51	1.385 294	54
Portugal	- conducción durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones demasiado cortas	351	79 7	13	92 7	4.617 243	216 18	38 3	254 21	4.968 243	346 28
España	- conducción durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones demasiado cortas	837	24	3	27	6.338	601	8	609	7.175	636
Suecia (2)	- conducción durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones demasiado cortas	} 241	} 22	} 3	} 25	} 1.566	} 109	} 19	} 128	} 1.807	} 153
Reino Unido	- conducción durante más de 4,5 horas sin interrupción - interrupciones excesivamente cortas (5)	334	0	0	0	5.845	143	9	152	6.179	152

Nota :

- (1) Austria no presentó datos desglosados referentes al año 1999.
- (2) No facilitó datos diferenciados sobre las infracciones registradas.
- (3) Francia no diferencia entre ciudadanos franceses y extranjeros, sino entre residentes y no residentes. No se facilitaron datos desglosados sobre el transporte de mercancías y personas.
- (4) Grecia no facilitó datos.
- (5) Datos incluidos en las cifras de conducción durante más de 4,5 horas sin interrupción.

4.3 Artículo 8 del Reglamento (CEE) n° 3820/85: tiempos de descanso

Estado miembro	Clase de infracción	VIAJEROS				MERCANCÍAS				VIAJEROS Y MERCANCÍAS	
		Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales	Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales	Nacionales	no nacionales
Austria (1)	- diario - semanal	} 449	} 201	} 210	} 411	} 5.724	} 2.385	} 1.298	} 3.683	} 6.173	} 4.094
Bélgica	- diario - semanal	23 1	14	5	19	526 38	1.049 96	106 5	1.155 101	549 39	1.174 101
Dinamarca (2)	- diario - semanal	} 279	} 1		} 1	} 3.400	} 19		} 19	} 3.679	} 20
Finlandia	- diario - semanal	298 7				6.035 67	2	40 8	42 8	6.333 74	42 8
Francia (3)	- diario - semanal									63.993 1.147	8.785 110
Alemania	- diario - semanal	5.689 777	274 328	404 20	678 348	189.408 5.666	18.675 777	14.146 886	32.821 1.663	195.097 6.443	33.499 2.011
Grecia											
Irlanda	- diario - semanal	71 20			4 2	2.681 234			28 12	2.752 254	32 14
Italia	- diario - semanal	648 80	14 1		14 1	10.575 1.639	555 70	80 7	635 77	11.223 1.719	649 78
Luxemburgo (2)	- diario - semanal	} 2	} 2		} 2	} 50	} 125	} 3	} 128	} 52	} 130
Países Bajos	- diario - semanal	1.303	11	3	14	4.129 22	821	217 730	1.038 730	5.432 22	1.052 730

Estado miembro	Clase de infracción	VIAJEROS				MERCANCÍAS				VIAJEROS Y MERCANCÍAS	
		Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales	Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales	Nacionales	no nacionales
Portugal	- diario	267	40	14	54	2.856	120	13	133	3.123	187
	- semanal	134	14	9	23	359	28	2	30	493	53
España	- diario	1.018	32	5	37	9.311	812	113	925	10.329	962
	- semanal	82				313				395	
Suecia	- diario	404	66	9	75	1.808	382	47	429	2.212	504
	- semanal (4)	68				92	13	1	14	160	14
Reino Unido	- diario	298	4	12	16	3.260	1.293	78	1.371	3.558	1.387
	- semanal (1)	292	1	-	1	994	329	31	360	1.286	361

Nota :

- (1) Austria no presentó datos desglosados referentes al año 1999.
- (2) No facilitó datos diferenciados sobre las infracciones registradas.
- (3) Francia no diferencia entre ciudadanos franceses y extranjeros, sino entre residentes y no residentes.
- (4) Estas cifras también abarcan las infracciones por rebasamiento de los seis períodos de conducción diarios.

4.4 Artículo 14 del Reglamento (CEE) nº 3820/85: horario y registro de servicio

Estado miembro	Clase de infracción	Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales
Austria ⁽¹⁾	- defectuoso - aplicado incorrectamente	} 83	} 49	} 19	} 68
Bélgica ⁽²⁾	- defectuoso - aplicado incorrectamente				
Dinamarca ⁽³⁾	- defectuoso - aplicado incorrectamente				
Finlandia	- defectuoso - aplicado incorrectamente	9			
Francia ⁽⁵⁾	- defectuoso - aplicado incorrectamente	} 437			} 153
Alemania	- defectuoso - aplicado incorrectamente	243 173	7 27	39 61	46 88
Grecia ⁽⁴⁾	- defectuoso - aplicado incorrectamente				
Irlanda ⁽³⁾	- defectuoso - aplicado incorrectamente				
Italia ⁽⁶⁾	- defectuoso - aplicado incorrectamente	290 895	43	1	44
Luxemburgo ⁽³⁾	- defectuoso - aplicado incorrectamente				
Países Bajos ⁽³⁾	- defectuoso - aplicado incorrectamente				
Portugal	- defectuoso - aplicado incorrectamente	93 222	5 8		5 8
España	- defectuoso - aplicado incorrectamente	751	25	4	29
Suecia	- defectuoso - aplicado incorrectamente	27			
Reino Unido	- defectuoso - aplicado incorrectamente	0 0	3 6	0 5	3 11

Nota :

- (1) Austria no facilitó datos desglosados referentes al año 1999. Los datos diferenciados del año 2000 son los siguientes:

Infracción pasajeros:	Nacionales	CEE	Terceros países	Total no nacionales
Imposible distinguir los datos	4	45	13	58
Defectuosos	1	0	0	0
Aplicados incorrectamente	17	1	2	3

- (2) Bélgica facilitó datos referidos a las infracciones registradas con arreglo al Reglamento (CEE) nº 3821/85. Por tanto, esos datos (5.603 infracciones) no se han incluido en este cuadro.
- (3) No se registró ninguna.
- (4) No se facilitaron datos
- (5) Francia no diferencia entre ciudadanos franceses y extranjeros, sino entre residentes y no residentes y no aportó datos diferenciados según el tipo de infracción.
- (6) Los datos suministrados no son completos, por cuanto resultó imposible clasificar 3.370 infracciones registradas en 1999 y 5.822 en 2000. Pese a ello, estos datos se incluyen en el número total de infracciones registradas (véase el cuadro 5.2 de la p. 9).