



2026/907

29.4.2026

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2026/907 DE LA COMISIÓN

de 27 de abril de 2026

por la que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al acta tipo y se deroga la Decisión de Ejecución (UE) 2017/1013 de la Comisión

[notificada con el número C(2026) 2284]

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el 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 ⁽¹⁾, y en particular su artículo 25, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) Los Estados miembros deben utilizar el acta tipo a que se refiere el artículo 17, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 561/2006 para comunicar a la Comisión, cada dos años, la información necesaria para la preparación de un informe sobre la aplicación de dicho Reglamento y del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾, así como sobre la evolución de la situación en los sectores contemplados en esos Reglamentos.
- (2) El artículo 26, apartado 4, párrafo primero, del Reglamento (UE) n.º 165/2014 permite a los Estados miembros, en casos debidamente justificados y excepcionales, expedir tarjetas de conductor temporales a los conductores que no tengan su residencia habitual en un Estado miembro o en un Estado que sea parte contratante en el Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (Acuerdo AETR) ⁽³⁾. La Comisión, de conformidad con el artículo 26, apartado 4, párrafo segundo, de dicho Reglamento, debe informar cada dos años al Parlamento Europeo y al Consejo de sus conclusiones sobre las tarjetas de conducción, basándose en los datos facilitados por los Estados miembros. Procede, por tanto, por razones de conveniencia administrativa y de seguimiento eficaz de las normas de la Unión, que los Estados miembros faciliten dichos datos utilizando el acta tipo a que se refiere el artículo 17, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 561/2006.
- (3) Las disposiciones sobre el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso establecidas en el Reglamento (CE) n.º 561/2006 se complementan con la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾, tal como se establece en el artículo 2, apartado 4, de esta Directiva, que establece normas sobre otros aspectos del tiempo de trabajo. El artículo 13, apartado 1, de la Directiva 2002/15/CE exige a los Estados miembros que comuniquen a la Comisión, cada dos años, la información sobre la aplicación de dicha Directiva. Ese período de comunicación de dos años abarca el mismo período establecido en el artículo 17, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 561/2006. Procede, por tanto, por razones de conveniencia administrativa y de seguimiento eficaz de las normas de la Unión en el ámbito del transporte por carretera, y con vistas a promover un enfoque común, comunicar la información pertinente utilizando el acta tipo de conformidad con el artículo 17, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 561/2006.

⁽¹⁾ DO L 102 de 11.4.2006, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>.

⁽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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

⁽³⁾ DO L 95 de 8.4.1978, p. 1.

⁽⁴⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/15/oj>).

- (4) El Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾ modificó el Reglamento (CE) n.º 561/2006 introduciendo en los artículos 8 y 8 bis, la obligación de que las empresas de transporte cubran todos los gastos de alojamiento fuera del vehículo y organicen el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan regresar al centro de operaciones del empresario o al lugar de residencia de los conductores en cada período de cuatro semanas consecutivas para disfrutar de los períodos de descanso semanal. Los controles relativos a los conductores o los efectuados en los locales de las empresas por los Estados miembros también deben verificar el cumplimiento de esas nuevas obligaciones. A fin de promover un enfoque común, los resultados de dichos controles deben comunicarse en el acta tipo a que se refiere el artículo 17, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 561/2006.
- (5) La Directiva (UE) 2020/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁶⁾ modificó la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁷⁾ ampliando el ámbito de aplicación de los controles en carretera y los controles en los locales de las empresas de transporte para incluir controles del cumplimiento de las normas sobre el tiempo de trabajo establecidas en la Directiva 2002/15/CE. El resultado de estos controles debe comunicarse a la Comisión utilizando el acta tipo a que se refiere el artículo 17, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 561/2006.
- (6) El artículo 9 de la Directiva 2006/22/CE exige que la clasificación de riesgos de las empresas, basada en el número relativo y la gravedad de cualquier infracción del Reglamento (CE) n.º 561/2006, del Reglamento (UE) n.º 165/2014 o de las disposiciones nacionales de transposición de la Directiva 2002/15/CE, se tenga en cuenta en controles más selectivos. Por consiguiente, los controles en las empresas activados en razón de su respectiva clasificación de riesgos en relación con la aplicación del Reglamento (CE) n.º 561/2006, el Reglamento (UE) n.º 165/2014 y la Directiva 2002/15/CE, así como el número de infracciones de dichos actos, deben comunicarse en el acta tipo a que se refiere el artículo 17, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 561/2006.
- (7) Por consiguiente, el acta tipo a que se refiere el artículo 17, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 561/2006, establecida por la Decisión de Ejecución (UE) 2017/1013 de la Comisión ⁽⁸⁾, debe actualizarse para tener en cuenta los nuevos requisitos mencionados en los considerandos 2 a 6.
- (8) Procede, por tanto, derogar la Decisión de Ejecución (UE) 2017/1013.
- (9) Para facilitar y mejorar la coherencia de las obligaciones en materia de comunicación de la información, la Comisión debe examinar y desarrollar una herramienta digital adecuada que permita a los Estados miembros presentar la información que figura en el acta tipo establecida por la presente Decisión.
- (10) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité establecido en el artículo 42, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 165/2014.

⁽⁵⁾ Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que respecta al posicionamiento mediante tacógrafos (DO L 249 de 31.7.2020, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj>).

⁽⁶⁾ Directiva (UE) 2020/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y por la que se modifican la Directiva 2006/22/CE en lo que respecta a los requisitos de control del cumplimiento y el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 (DO L 249 de 31.7.2020, p. 49, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2020/1057/oj>).

⁽⁷⁾ 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 (DO L 102 de 11.4.2006, p. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/22/oj>).

⁽⁸⁾ Decisión de Ejecución (UE) 2017/1013 de la Comisión, de 30 de marzo de 2017, por la que se establece el acta tipo a que se refiere el artículo 17 del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 153 de 16.6.2017, p. 28, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2017/1013/oj).

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

El acta tipo a que se refiere el artículo 17, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 561/2006 figura en el anexo de la presente Decisión.

Artículo 2

Queda derogada la Decisión de Ejecución (UE) 2017/1013.

Las referencias a la Decisión derogada se entenderán hechas a la presente Decisión.

Artículo 3

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros. La presente Decisión empezará a aplicarse a partir del período de comunicación correspondiente a los años 2027 y 2028.

Hecho en Bruselas, el 27 de abril de 2026.

Por la Comisión
Apostolos TZITZIKOSTAS
Miembro de la Comisión

ANEXO

1. ESTADO MIEMBRO

2. PERÍODO DE REFERENCIA

A partir del (fecha): 1.1..... Hasta el (fecha): 31.12.....

3. CÁLCULO DEL NÚMERO MÍNIMO DE CONTROLES NECESARIOS

(Artículo 2 de la Directiva 2006/22/CE)

- a) Número total de días trabajados por conductor durante el período de referencia:
- b) Número total de vehículos sujetos al Reglamento (CE) n.º 561/2006:
- b1) Número total de vehículos de transporte de mercancías ⁽¹⁾
- b2) Número total de vehículos de transporte de viajeros ⁽²⁾:
- c) Número total de días trabajados [a) * b):]
- d) Controles mínimos [3 % a partir de enero de 2010]:

4. CONTROLES EN CARRETERA

4.1. Número de conductores controlados en carretera por país de matriculación y principal tipo de transporte

Principal tipo de transporte	UE/EEE/Suiza		Terceros países
	Nacionales	No nacionales	
Transporte de viajeros			
Transporte de mercancías			
Total			

4.2. Número de vehículos parados para su control en carretera por país de matriculación

A	B	BG	CY	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN	GR	H	HR	I	IRL	
L	LT	LV	M	NL	P	PL	RO	S	SK	SLO	FL	IS	N	CH	Terceros países	Total

⁽¹⁾ A partir del 1 de julio de 2026, el Reglamento (CE) n.º 561/2006 también se aplica al transporte de mercancías en operaciones de transporte internacional o en operaciones de cabotaje, cuando la masa máxima autorizada, incluidos los remolques o semirremolques, sea superior a 2,5 toneladas pero no supere las 3,5 toneladas.

⁽²⁾ Vehículos fabricados o adaptados de forma permanente para transportar a más de nueve personas, incluido el conductor, y destinados a tal fin.

4.3. **Número de vehículos parados para su control en carretera por tipo de tacógrafo**

Tipo de tacógrafo	UE/EEE/Suiza		Terceros países
	Nacionales	No nacionales	
Analógico			
Digital (no inteligente) ⁽¹⁾			
Inteligente ⁽²⁾			
Total			

⁽¹⁾ Vehículos equipados con

- un tacógrafo digital que cumple las especificaciones del anexo I B del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 aplicables hasta el 30 de septiembre de 2011;
- un tacógrafo digital que cumple las especificaciones del anexo I B del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 aplicables desde el 1 de octubre de 2011;
- un tacógrafo digital que cumple las especificaciones del anexo I B del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 aplicables desde el 1 de octubre de 2012.

⁽²⁾ Vehículos equipados con un tacógrafo inteligente, versión 1, que cumple lo dispuesto en el anexo I C del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión, aplicable hasta el 20 de agosto de 2023 (DO L 139 de 26.5.2016, p. 1). Vehículos equipados con un tacógrafo inteligente, versión 2, que cumple lo dispuesto en el anexo I C del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión, modificado por los Reglamentos (UE) 2021/1228 y (UE) 2023/980.

4.4. **Número de días laborables controlados en carretera por principal tipo de transporte y país de matriculación**

Principal tipo de transporte	UE/EEE/Suiza		Terceros países
	Nacionales	No nacionales	
Transporte de viajeros			
Transporte de mercancías			
Total			

4.5. **Infracciones: número y tipo de infracciones detectadas en carretera**

[R: infracción del Reglamento (CE) n.º 561/2006; T: infracción del Reglamento (UE) n.º 165/2014; D: infracción de la Directiva 2002/15/CE]

Artículo	Tipo de infracción	Transporte de viajeros			Transporte de mercancías		
		UE/EEE/Suiza		Terceros países	UE/EEE/Suiza		Terceros países
		Nacionales	No nacionales		Nacionales	No nacionales	
R, art. 6, apdos. 1, 2 y 3	Superación del límite de tiempo de conducción:						
	— diario						
	— semanal						
	— durante dos semanas consecutivas						

Artículo	Tipo de infracción	Transporte de viajeros			Transporte de mercancías		
		UE/EEE/Suiza		Terceros países	UE/EEE/Suiza		Terceros países
		Nacionales	No nacionales		Nacionales	No nacionales	
R, art. 7	Pausas insuficientes						
R, art. 8, apdos. 2, 5 y 6	Períodos de descanso insuficientes:						
	— diarios						
	— semanales						
R, art. 8, apdo. 6 <i>ter</i>	Ningún descanso de compensación por dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos						
R, art. 8, apdo. 6 <i>bis</i>	Superación de 12 períodos consecutivos de 24 horas después de un período de descanso semanal normal anterior						
T, art. 32, apdo. 1, y art 33, apdo. 1. T, art. 3, apdos. 1, 4 y 4 <i>bis</i> , y art. 22	Aparato de control:						
	— funcionamiento incorrecto						
	— uso indebido o manipulación						
	— utilización de una versión incorrecta del tacógrafo ⁽¹⁾						
D, art. 4, letra a)	Superación de la duración máxima del tiempo de trabajo semanal de 60 horas						

(¹) Estarán equipados con tacógrafos inteligentes v.2 [artículo 34, apartado 7, del Reglamento (UE) n.º 165/2014]:

- los vehículos de nueva matriculación, a partir del 21 de agosto de 2023;
- los vehículos anteriormente equipados con un tacógrafo analógico o digital no inteligente que operen en un Estado miembro distinto del de matriculación, a más tardar el 31 de diciembre de 2024;
- los vehículos anteriormente equipados con un tacógrafo inteligente v.1 que operen en un Estado miembro distinto del de matriculación, a más tardar el 18 de agosto de 2025;
- los vehículos comerciales ligeros que efectúen transportes internacionales o de cabotaje, a más tardar el 1 de julio de 2026.

5. CONTROLES EN LOS LOCALES DE LA EMPRESA

5.1. Número de conductores controlados y número de días laborables controlados en los locales de la empresa

Tipo de transporte	Número de conductores controlados	Número de días laborables controlados
I. Tipología		
Transporte de viajeros		
Transporte de mercancías		
II. Tipología		
Transporte por cuenta ajena		
Transporte por cuenta propia		

5.2. Infracciones: número y tipo de infracciones detectadas en los locales

[R: infracción del Reglamento (CE) n.º 561/2006; T: infracción del Reglamento (UE) n.º 165/2014; D: infracción de la Directiva 2002/15/CE]

Artículo	Tipo de infracción	Transporte de viajeros	Transporte de mercancías
R, art. 6, apdos. 1, 2 y 3	Superación del tiempo límite de conducción:		
	— diario		
	— semanal		
	— durante dos semanas consecutivas		
R, art. 7	Pausas insuficientes		
R, art. 8, apdos. 2, 5 y 6	Períodos de descanso insuficientes:		
	— diarios		
	— semanales		
R, art. 8, apdo. 6 ter	Ningún descanso de compensación por dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos		
R, art. 8, apdo. 8 (*)	Descanso semanal normal o cualquier período de descanso semanal de más de 45 horas tomado en un vehículo o ausencia de cobertura de los gastos de alojamiento del conductor		
R, art. 8, apdo. 8 bis (*)	Falta de organización del trabajo de los conductores para permitirles regresar al centro de operaciones del empresario o al lugar de residencia de los conductores		

Artículo	Tipo de infracción	Transporte de viajeros	Transporte de mercancías
R, art. 8, apdo. 6 bis	Superación de 12 períodos consecutivos de 24 horas después de un período de descanso semanal normal anterior		
T, art. 33, apdo. 2 (*)	Falta de registros conservados por la empresa		
T, art. 32, apdo. 1, y art 33, apdo. 1. T, art. 3, apdos. 1, 4 y 4 bis, y art. 22	Aparato de control:		
	— funcionamiento incorrecto		
	— uso indebido o manipulación		
	— falta de tacógrafo o utilización de una versión incorrecta del tacógrafo ⁽¹⁾		
D, art. 4, 5 y 7	Incumplimiento de:		
	— la duración media máxima del tiempo de trabajo semanal de 48 horas (*)		
	— la duración máxima del tiempo de trabajo de 60 horas		
	— las pausas mínimas (*)		
	— los requisitos del trabajo nocturno (*)		

(*) Infracciones que, en principio, solo pueden controlarse en los locales

(1) Los vehículos estarán equipados con tacógrafos inteligentes v.2:

- los vehículos de nueva matriculación, a partir del 21 de agosto de 2023;
- los vehículos previamente equipados con tacógrafos analógicos y digitales no inteligentes en operaciones internacionales, a más tardar el 31 de diciembre de 2024;
- los vehículos equipados con tacógrafos inteligentes v.1 en operaciones internacionales, a más tardar el 18 de agosto de 2025;
- los vehículos comerciales ligeros en operaciones internacionales, a más tardar el 1 de julio de 2026.

5.3. Número de empresas y conductores controlados en los locales por tamaño del parque de vehículos de la empresa

Tamaño del parque	Número de empresas controladas	Número de conductores controlados	Número de infracciones detectadas
1-50			
51-500			
Más de 500			

NOTA: El número total de infracciones detectadas notificadas en los cuadros 5.1 y 5.2, por una parte, y 5.3, por otra, debe ser idéntico.

6. **TARJETAS DE CONDUCTOR TEMPORALES EXPEDIDAS CON ARREGLO AL ARTÍCULO 26, APARTADO 4, DEL REGLAMENTO (UE) N.º 165/2014**

6.1 **Información general sobre las tarjetas de conductor temporales expedidas**

	Durante el primer año del período de notificación	Durante el segundo año del período de notificación
Número total de tarjetas de conductor temporales expedidas		
Porcentaje de tarjetas de conductor temporales en el total de tarjetas de conductor expedidas durante el mismo año: $\left(\frac{\text{número de tarjetas de conductor temporales expedidas}}{\text{número total de tarjetas de conductor expedidas}} \right)$		

6.2 **Países de residencia habitual de los conductores a los que se expedieron tarjetas de conductor temporales**

	Durante el primer año del período de notificación	Durante el segundo año del período de notificación
País de residencia habitual de los conductores que registra el mayor número de tarjetas de conductor temporales expedidas (y número de tarjetas expedidas)		
País de residencia habitual de los conductores que registra el segundo mayor número de tarjetas de conductor temporales expedidas (y número de tarjetas expedidas)		
País de residencia habitual de los conductores que registra el tercer mayor número de tarjetas de conductor temporales expedidas (y número de tarjetas expedidas)		
[tantas líneas como sea necesario] País de residencia habitual de los conductores que registra el [X] mayor número de tarjetas de conductor temporales expedidas (y número de tarjetas expedidas)		

6.3 **Posibles repercusiones de la expedición de tarjetas de conductor temporales en el mercado laboral**

- Condiciones específicas previstas en la legislación nacional para expedir una tarjeta de conductor temporal, además de las que se señalan en el artículo 26, apartado 4, del Reglamento (UE) n.º 165/2014: ...
- ¿Es posible, con arreglo al Derecho nacional, expedir una tarjeta de conductor temporal al mismo conductor en más de una ocasión? (Sí/No)
- ¿Ha observado su Estado miembro alguna repercusión en el mercado laboral nacional derivada de tales tarjetas de conductor temporales?

7. **CONTROLES ACTIVADOS EN RAZÓN DE LA CLASIFICACIÓN DE RIESGOS DE LA EMPRESA EN EL SISTEMA DE CLASIFICACIÓN DE RIESGOS ⁽³⁾**

(Artículo 9 de la Directiva 2006/22/CE)

Número de controles selectivos, en carretera, activados por el sistema de clasificación de riesgos	
Número de controles selectivos, en los locales, activados por el sistema de clasificación de riesgos	
Número total de controles basados en el sistema de clasificación de riesgos	

8. **CONTROLES LIMPIOS ⁽⁴⁾**

Número de controles limpios en carretera	
Número de controles limpios en los locales	
Número total de controles limpios	

9. **CAPACIDAD DE EJECUCIÓN NACIONAL**

a) Número de agentes de control que participan en los controles en carretera y en los locales	
b) Número de agentes de control formados para analizar los datos de los tacógrafos inteligentes	
c) Número de aparatos proporcionados a los agentes de control para descargar, leer y analizar datos de los tacógrafos inteligentes	
d) Número de aparatos de teledetección temprana proporcionados a los agentes de control para permitir la comunicación de datos y facilitar controles en carretera selectivos ⁽⁵⁾	

10. **INICIATIVAS NACIONALES E INTERNACIONALES**

10.1. **Nacionales**

- a) Reglamentarias [incluido el uso de las excepciones previstas en el artículo 13, apartados 1 y 3, del Reglamento (CE) n.º 561/2006]
- b) Administrativas
- c) Otras [incluido el uso de las excepciones previstas en el artículo 14 del Reglamento (CE) n.º 561/2006]

⁽³⁾ De conformidad con el artículo 9 de la Directiva 2006/22/CE, los Estados miembros deben implantar una clasificación de riesgos de las empresas basada en el número relativo y la gravedad de las infracciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006, 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 en particular.

⁽⁴⁾ Controles en los que no se detectaron infracciones.

⁽⁵⁾ De conformidad con el artículo 9, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 165/2014, a más tardar en agosto de 2024, los Estados miembros dotarán a sus autoridades de control de los aparatos de teledetección temprana necesarios para permitir la comunicación de datos y facilitar controles en carretera selectivos.

10.2. **Internacionales**

	Durante el primer año del período de notificación	Durante el segundo año del período de notificación
Fechas de los controles concertados, países colaboradores y sujetos de los controles		

11. **SANCIONES**

[Artículo 19 del Reglamento (CE) n.º 561/2006]

8.1. *Baremos en el año de referencia*8.2. *Cambios en las sanciones durante el período de referencia*

- a) *Fecha y naturaleza de los cambios más recientes (basados en el año de referencia).*
- b) *Referencias legales o administrativas.*

12. **CONCLUSIONES Y OBSERVACIONES, INCLUIDA LA EVOLUCIÓN DE LA SITUACIÓN EN LOS SECTORES CORRESPONDIENTES**

Motivos de los cambios notables; si se ha producido algún cambio notable en el número de alguna(s) categoría(s), indíquese el motivo.

13. **INFORME SOBRE LA APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA 2002/15/CE RELATIVA AL TIEMPO DE TRABAJO**

- a) La manera en que se ha realizado el informe y las partes interesadas consultadas;
- b) Seguimiento de la ejecución:

<i>Organismos encargados de hacer el seguimiento del cumplimiento de las normas</i>	
<i>Métodos utilizados para hacer el seguimiento</i>	
<i>Problemas encontrados y soluciones aplicadas</i>	
<i>Si se dispone de la información, número de controles realizados:</i>	
<ol style="list-style-type: none"> a) <i>en carretera</i> b) <i>en los locales</i> <i>distinguiendo entre transporte de viajeros y de mercancías</i>	

- c) Interpretación judicial:

<i>Resoluciones judiciales a nivel nacional que interpretan o aplican la Directiva sobre cualquier cuestión significativa</i>	
<i>Principales aspectos jurídicos de la cuestión</i>	

14. PERSONA RESPONSABLE DE LA ELABORACIÓN DEL PRESENTE INFORME

Nombre y apellido(s):
Cargo:
Organización:
Dirección administrativa:
Teléfono/fax:
Correo electrónico:
Fecha:
