



Bruselas, 23 de enero de 2020
(OR. en)

Expedientes interinstitucionales:

2017/0121(COD)
2017/0122(COD)
2017/0123(COD)

5424/20
ADD 3

TRANS 25
SOC 29
EMPL 21
MI 11
COMPET 13
CODEC 37

NOTA PUNTO «I/A»

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Comité de Representantes Permanentes (1.ª parte)/Consejo
N.º doc. Ción.:	ST 9668/17 ST 9670/17 ST 9671/17
Asunto:	Paquete de movilidad I: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican el Reglamento (CE) n.º 1071/2009, el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 y el Reglamento (CE) n.º 1024/2012 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que se refiere 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 se refiere al posicionamiento mediante tacógrafos Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2006/22/CE en lo relativo a los requisitos de control del cumplimiento y 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 – Acuerdo político

La presente adenda se refiere a la propuesta por la que se modifica la [Directiva 2006/22/CE](#) y se establece una *lex specialis* sobre el desplazamiento de trabajadores.

Propuesta de
Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo
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 modifica la Directiva 2006/22/CE en lo relativo a los requisitos de control
del cumplimiento y el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 relativo a la cooperación administrativa a
través del Sistema de Información del Mercado Interior («Reglamento IMI»)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) Con el fin de crear un sector del transporte por carretera seguro, eficiente y socialmente responsable es necesario garantizar unas condiciones de trabajo y una protección social adecuadas para los conductores, por un lado, y un entorno empresarial adecuado y unas condiciones de competencia justas para los operadores, por otro.

¹ DO C de, p.

² DO C de, p.

Teniendo en cuenta la gran movilidad de la mano de obra en el sector del transporte por carretera, se precisan normas sectoriales específicas a fin de garantizar el equilibrio entre la libertad de los operadores de prestar servicios transfronterizos, la libre circulación de mercancías, unas condiciones laborales adecuadas y la protección social de los conductores.

- (2) La elevada movilidad inherente a los servicios de transporte por carretera requiere una atención especial para garantizar que los conductores disfruten de los derechos que les asisten y que los operadores, que en su mayoría son pymes pequeñas, no tengan que hacer frente a barreras administrativas desproporcionadas o controles discriminatorios que restrinjan indebidamente su libertad de prestar servicios transfronterizos.
- (3) Por el mismo motivo, cualquier normativa nacional que se aplique al transporte por carretera debe ser proporcionada y debe asimismo estar justificada, teniendo en cuenta la necesidad de garantizar unas condiciones sociales y laborales adecuadas para los conductores y de facilitar el ejercicio de la libre prestación de servicios de transporte por carretera basado en una competencia leal entre operadores nacionales y extranjeros.
- (4) El equilibrio entre la mejora de las condiciones sociales y laborales de los conductores y la facilitación del ejercicio de la libre prestación de servicios de transporte por carretera basado en una competencia leal entre operadores nacionales y extranjeros es crucial para el buen funcionamiento del mercado interior.
- (5) Tras la evaluación de la eficacia y la eficiencia de la actual legislación social de la Unión en el sector del transporte por carretera, se han observado algunas lagunas en las disposiciones vigentes y deficiencias en el control de su cumplimiento, como en relación con el uso de sociedades fantasma. Hay además una serie de discrepancias entre los Estados miembros en la interpretación, aplicación y ejecución de las normas, lo que ha generado una enorme carga administrativa para los conductores y los operadores. Ello crea inseguridad jurídica, lo que es perjudicial para las condiciones laborales y sociales y las condiciones de competencia en el sector.

- (6) Con objeto de asegurar la correcta aplicación de la Directiva 96/71/CE³ y la Directiva 2014/67/UE⁴ del Parlamento Europeo y del Consejo se deben reforzar los controles y la cooperación a escala de la Unión para luchar contra el fraude respecto del desplazamiento de conductores.
- (7) Para mejorar la seguridad vial, proteger las condiciones de trabajo de los conductores y evitar el falseamiento de la competencia derivado del incumplimiento es fundamental garantizar un control adecuado, eficaz y coherente del cumplimiento de las disposiciones sobre el tiempo de trabajo y de descanso. Es deseable por tanto hacer extensivos los vigentes requisitos uniformes sobre el control del cumplimiento establecidos en la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁵ al control del cumplimiento de las disposiciones sobre el tiempo de trabajo establecidas en la Directiva 2002/15/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁶.
- (8) Habida cuenta de las series de datos necesarias para controlar el cumplimiento de las normas sobre el tiempo de trabajo establecidas en la Directiva 2002/15/CE, el alcance de los controles en carretera depende del desarrollo y la introducción de tecnología facilitadora que abarque suficientes períodos de tiempo. El control en carretera se debe limitar a aquellos aspectos que ya se pueden comprobar mediante el tacógrafo y los aparatos correspondientes a bordo, mientras que los controles exhaustivos se llevan a cabo únicamente en los locales de las empresas.

³ Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1996, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios (DO L 18 de 21.1.1997, p. 1).

⁴ Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, relativa a la garantía de cumplimiento de la Directiva 96/71/CE, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios, y por la que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior («Reglamento IMI») (DO L 159 de 28.5.2014, p. 11).

⁵ Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) n.º 3820/85 y (CEE) n.º 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 35).

⁶ 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).

- (9) Los controles en carretera se deben efectuar con rapidez y eficacia, a fin de que se realicen en el menor tiempo posible y con el menor retraso para el conductor, y debe distinguirse claramente entre las obligaciones de los transportistas y las obligaciones de los conductores.
- (10) La cooperación entre las autoridades de control de los Estados miembros debe impulsarse mediante controles concertados, que los Estados miembros tratarán de hacer extensivos a los controles en los locales de las empresas. La Autoridad Laboral Europea, cuyo ámbito de actividades establecido en el artículo 1, apartado 4, del Reglamento (UE) 2019/1149 del Parlamento Europeo y del Consejo⁷ abarca la Directiva 2006/22/CE, puede desempeñar una función importante a la hora de ayudar a los Estados miembros en la realización de controles concertados.
- La Autoridad Laboral Europea podría también apoyar los esfuerzos en materia de educación y formación.
- (11) La cooperación administrativa entre los Estados miembros para la aplicación de las normas sociales en el sector del transporte por carretera se ha revelado insuficiente, lo que hace más difícil, ineficaz e incoherente el control del cumplimiento de la legislación a través de las fronteras. Es necesario, pues, establecer un marco para lograr una comunicación eficaz y la asistencia mutua que comprenda el intercambio de datos sobre infracciones e información sobre buenas prácticas en materia de control del cumplimiento.
- (12) Con objeto de fomentar una cooperación administrativa y un intercambio de información eficaces, en el artículo 16, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo⁸ se exige a los Estados miembros que interconecten sus registros electrónicos nacionales (REN) a través del sistema del Registro Europeo de Empresas de Transporte por Carretera (ERRU). El contenido de la información accesible en los controles en carretera se debe ampliar en dicho sistema.

⁷ Reglamento (UE) 2019/1149 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se crea la Autoridad Laboral Europea, se modifican los Reglamentos (CE) n.º 883/2004, (UE) n.º 492/2011 y (UE) 2016/589 y se deroga la Decisión (UE) 2016/344 (DO L 186 de 11.7.2019, p. 21).

⁸ 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).

- (13) Para facilitar y mejorar la comunicación entre los Estados miembros, asegurar una aplicación más uniforme de las normas sociales en el sector del transporte y facilitar el cumplimiento por parte de los transportistas por carretera de los requisitos administrativos en caso de desplazamiento de conductores, la Comisión debe desarrollar uno o más módulos nuevos para el Sistema de Información del Mercado Interior (IMI), establecido por el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo⁹. Resulta importante que el IMI permita comprobar la validez de las declaraciones de desplazamiento durante los controles en carretera.
- (14) El intercambio de información en el marco de una eficaz cooperación administrativa y asistencia mutua entre los Estados miembros debe cumplir las normas sobre protección de datos personales establecidas en los Reglamentos (UE) 2016/679¹⁰ y (UE) 2018/1725¹¹ del Parlamento Europeo y del Consejo. El intercambio de información a través del Sistema de Información del Mercado Interior (IMI) también debe ajustarse a las disposiciones del Reglamento (UE) n.º 1024/2012.
- (15) Para facilitar el control del cumplimiento de las normas sobre el desplazamiento establecidas en la presente Directiva, los transportistas por carretera deben presentar una declaración de desplazamiento a las autoridades competentes de los Estados miembros a los que desplazan conductores.
- (16) A fin de reducir la carga administrativa para los transportistas es necesario simplificar el proceso de envío y actualización de las declaraciones de desplazamiento. Por consiguiente, la Comisión debe desarrollar una interfaz pública multilingüe a la que tengan acceso los transportistas y a través de la cual puedan presentar y actualizar la información relativa al desplazamiento y presentar cualquier otra documentación pertinente al IMI, en caso necesario.

⁹ 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).

¹⁰ Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

¹¹ Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2018, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones, órganos y organismos de la Unión, y a la libre circulación de esos datos, y por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 45/2001 y la Decisión n.º 1247/2002/CE (DO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

- (17) A fin de mejorar aún más la eficacia, eficiencia y coherencia del control del cumplimiento, es deseable desarrollar las características y el uso de los sistemas nacionales de clasificación de riesgos vigentes. El acceso a los datos de los sistemas de clasificación de riesgos permitiría centrar mejor los controles en los operadores que no cumplan la legislación, mientras que la existencia de una fórmula uniforme para evaluar la clasificación de riesgos de las empresas de transporte debe contribuir a un trato más equitativo de los operadores en los controles.
- (18) Con objeto de garantizar una competencia leal y la igualdad de condiciones para los trabajadores y las empresas, es necesario avanzar hacia un control inteligente del cumplimiento y proporcionar todo el apoyo posible para lograr la plena introducción y utilización de sistemas de clasificación de riesgos.
- (19) A fin de garantizar unas condiciones uniformes de aplicación de la Directiva 2006/22/CE, se deben otorgar competencias de ejecución a la Comisión. La Comisión velará por la igualdad de trato de las empresas cuando tenga en cuenta los criterios especificados en la presente Directiva para la introducción de una fórmula común para calcular la clasificación de riesgos de las empresas. Dichas competencias de ejecución deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo¹².
- (20) También se han experimentado dificultades en la aplicación de las normas sobre el desplazamiento de trabajadores establecidas en la Directiva 96/71/CE y de las normas sobre los requisitos administrativos establecidas en la Directiva 2014/67/UE al sector del transporte por carretera, caracterizado por su gran movilidad. Las medidas nacionales sobre la aplicación y el control del cumplimiento de las disposiciones en materia de desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera, medidas que no están coordinadas entre sí, han generado inseguridad jurídica e importantes cargas administrativas para los operadores no residentes en la Unión. Ello ha dado lugar a restricciones indebidas de la libre prestación transfronteriza de servicios de transporte por carretera que han causado efectos secundarios negativos en el empleo y en la competitividad de las empresas de transporte. Es necesario armonizar los requisitos administrativos y las medidas de control para evitar que los transportistas sufran retrasos innecesarios.

¹² 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).

- (21) Las empresas de transporte son las destinatarias de determinadas normas especiales sobre el desplazamiento, por lo que están sujetas a las consecuencias de las infracciones que cometan. No obstante, con el fin de evitar abusos por parte de empresas que contraten a transportistas de mercancías por carretera para servicios de transporte, los Estados miembros deben también proporcionar normas claras y previsibles sobre las sanciones impuestas a los expedidores, cargadores, transitarios, contratistas y subcontratistas en caso de que supieran o, a la vista de todas las circunstancias pertinentes, hubieran debido saber, que los servicios de transporte que han contratado infringen las normas especiales sobre el desplazamiento.
- (22) La Comisión, en su propuesta de 8 de marzo de 2016¹³ para la revisión de la Directiva 96/71/CE, reconoció que la aplicación de esa Directiva plantea problemas y dificultades de carácter jurídico en el sector del transporte por carretera, caracterizado por su gran movilidad, e indicó que la manera óptima de resolver esos problemas es aplicar una legislación específica para el sector del transporte por carretera.
- (23) Con el fin de garantizar una aplicación eficaz y proporcionada de la Directiva 96/71/CE en el sector del transporte por carretera, es necesario establecer normas sectoriales específicas que reflejen la particularidad de la gran movilidad de la mano de obra en el citado sector y que ofrezcan un equilibrio entre la protección social de los conductores y la libertad de los operadores para prestar servicios transfronterizos. Las disposiciones de la Directiva 96/71/CE relativas al desplazamiento de trabajadores así como las disposiciones de la Directiva 2014/67/UE relativas a la garantía de su cumplimiento se aplican al sector del transporte por carretera y deben supeditarse a las normas específicas fijadas en la presente Directiva.
- (24) Dada la naturaleza móvil del sector del transporte, los conductores no suelen desplazarse a otro Estado miembro al amparo de contratos de servicio durante períodos de tiempo prolongados, tal como sucede en ocasiones en otros sectores. Por consiguiente, se deben aclarar de forma explícita las circunstancias en las que las normas sobre desplazamientos de larga duración de la Directiva 96/71/CE no se aplican a dichos conductores.
- (25) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de un vínculo suficiente del servicio prestado y los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. Para facilitar la garantía del cumplimiento de las normas debe hacerse la distinción entre los diferentes tipos de operaciones de transporte en función del grado de vinculación con el territorio del Estado miembro de acogida.

¹³ COM(2016)128

- (26) Debe precisarse que el transporte internacional en tránsito a través del territorio de un Estado miembro no constituye una situación de desplazamiento. Tales operaciones se caracterizan por el hecho de que el conductor pasa por el Estado miembro sin cargar o descargar mercancías y sin recoger o dejar pasajeros y por ello no hay un vínculo significativo entre las actividades del conductor y el Estado miembro por el que transita. En la calificación como tránsito de la presencia del conductor en un Estado miembro no inciden por tanto las paradas relacionadas, por ejemplo, con motivos higiénicos.
- (27) Cuando un conductor efectúa operaciones de transporte bilateral desde el Estado miembro en cuyo territorio esté establecida la empresa hasta el territorio de otro Estado miembro o de un tercer país, o del Estado miembro de establecimiento, la naturaleza del servicio está estrechamente vinculada al Estado miembro de establecimiento. Un conductor puede efectuar varias operaciones de transporte bilateral durante un solo viaje. Constituiría una restricción desproporcionada a la libertad de prestación transfronteriza de servicios de transporte por carretera si las normas sobre el desplazamiento, y por consiguiente las condiciones de empleo garantizadas en el Estado miembro de acogida, se aplicaran a dichas operaciones bilaterales.
- (28) Por otra parte, hay un vínculo suficiente con el territorio de un Estado miembro de acogida cuando un conductor realiza operaciones de otros tipos, como los transportes de cabotaje o las operaciones de transporte internacional no bilateral, en ese Estado miembro. Ese vínculo suficiente existe en el caso de los transportes de cabotaje tal como se definen en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009¹⁴ y (CE) n.º 1073/2009¹⁵ del Parlamento Europeo y del Consejo, ya que todo el transporte se realiza en un Estado miembro de acogida y el servicio está por tanto estrechamente vinculado al territorio del Estado miembro de acogida. Las operaciones de transporte internacional no bilateral se caracterizan por el hecho de que el conductor efectúa un transporte internacional fuera del Estado miembro en el que está establecida la empresa que realiza el desplazamiento. De este modo, los servicios realizados están vinculados con los Estados miembros de acogida interesados, más que con el Estado miembro de origen. En estos casos, solo se requieren normas sectoriales específicas por lo que respecta a los requisitos administrativos y las medidas de control.

¹⁴ Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

¹⁵ Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

- (29) En el caso de que el conductor efectúe una operación de transporte combinado, la naturaleza del servicio prestado durante las partes inicial o final del recorrido por carretera está estrechamente vinculada al Estado miembro de establecimiento si el recorrido en sí mismo constituye una operación de transporte bilateral. Por otra parte, existe un vínculo suficiente con el territorio de un Estado miembro de acogida cuando la operación de transporte durante el recorrido por carretera se realiza dentro del Estado miembro de acogida o como una operación de transporte internacional no bilateral, y por consiguiente se deben aplicar las normas sobre el desplazamiento.
- (30) Las empresas de transporte deben tener seguridad jurídica en lo tocante a las normas y los requisitos que han de cumplir. Esas normas y requisitos han de ser claros, comprensibles y de fácil acceso para las empresas de transporte, y deben permitir la realización de controles eficaces. Es importante que las nuevas normas no introduzcan cargas administrativas innecesarias y que tengan debidamente en cuenta los intereses de las pymes.
- (31) Los Estados miembros deben garantizar que, de conformidad con la Directiva 2014/67/UE, las condiciones de trabajo y empleo a las que se refiere el artículo 3 de la Directiva 96/71/CE, que están establecidas en las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas nacionales o en los convenios colectivos o los laudos arbitrales que, en ese Estado miembro, hayan sido declarados universalmente aplicables o se apliquen de cualquier otra forma con arreglo al artículo 3, apartados 1 y 8, de dicha Directiva, y también, cuando proceda, en los convenios colectivos que sean de aplicación general a todas las empresas similares de la zona geográfica de que se trate, se den a conocer de una manera accesible y transparente a las empresas de transporte procedentes de otros Estados miembros y a los conductores desplazados. La información pertinente debe incluir, en particular, los elementos constitutivos de la remuneración que sean obligatorios en virtud de dichos instrumentos. En consonancia con dicha Directiva, se debe procurar la participación de los interlocutores sociales.
- (32) Los transportistas de la UE se enfrentan a una creciente competencia por parte de operadores con sede en Estados no pertenecientes a la UE. Resulta por ello de vital importancia que se garantice que no se discrimina a las empresas de la Unión. Con arreglo al artículo 1, apartado 4, de la Directiva 96/71/CE, las empresas establecidas en un Estado que no sea miembro no deberán obtener un trato más favorable que las empresas establecidas en un Estado miembro. Este principio también se debe aplicar en relación con las normas específicas sobre el desplazamiento contempladas en la presente Directiva. Debe aplicarse especialmente cuando empresas de terceros países llevan a cabo operaciones de transporte con arreglo a acuerdos bilaterales o multilaterales que den acceso acceso al mercado de la Unión.

- (33) El sistema de cuotas multilaterales de la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (CEMT) constituye uno de los principales instrumentos por los que se regula el acceso al mercado de la UE por parte de operadores no pertenecientes a la UE y el acceso a los mercados exteriores a la UE por parte de los operadores de la UE. El número de permisos asignados a cada país miembro de la CEMT se determina con una periodicidad anual. Con el fin de garantizar que no se discrimina a las empresas de la Unión, también se debe respetar la obligación de los Estados miembros a este respecto al negociar las condiciones de acceso al mercado de la UE dentro de la CEMT.
- (34) Además, la competencia para negociar y celebrar el Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR) corresponde a la Unión como parte de sus competencias externas exclusivas. La Unión debe, de conformidad con el artículo 2, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶, adaptar los mecanismos de control que se pueden emplear para verificar el respeto de las normas sociales nacionales y de la Unión por parte de los operadores de terceros países a los mecanismos que se aplican a los operadores de la Unión.
- (35) Con objeto de garantizar un control eficaz y eficiente del cumplimiento de las normas sectoriales específicas sobre el desplazamiento de trabajadores y evitar unas cargas administrativas desproporcionadas para los operadores no residentes, deben establecerse requisitos administrativos y de control específicos en el sector del transporte por carretera, aprovechando al máximo instrumentos de control como el tacógrafo digital. Con el fin de supervisar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la presente Directiva y en la Directiva 96/71/CE, y al mismo tiempo reducir la complejidad de esta tarea, debe autorizarse a los Estados miembros a imponer a los operadores de infraestructuras viarias únicamente los requisitos administrativos incluidos en la presente Directiva, que están adaptadas al sector del transporte por carretera.
- (36) La carga administrativa y las tareas de gestión de documentos para los conductores deben ser razonables. Por consiguiente, si bien determinados documentos deben estar disponibles en el vehículo para las inspecciones en carretera, otros deben ser facilitados por los operadores de infraestructuras viarias a través de la interfaz pública del IMI y, en su caso, por las autoridades competentes del Estado miembro en que esté establecido el operador. Las autoridades competentes deben utilizar el marco de asistencia mutua entre Estados miembros que figura en la Directiva 2014/67/UE.

¹⁶ 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).

- (37) En vista de que en algunos Estados miembros los interlocutores sociales desempeñan un papel crucial en el cumplimiento de la legislación social en el sector del transporte por carretera, los Estados miembros deben poder facilitar a los interlocutores sociales nacionales la información pertinente compartida a través del IMI con el único fin de comprobar el cumplimiento de las normas sobre el desplazamiento, al tiempo que se respeta el Reglamento (UE) 2016/679. La información pertinente debe facilitarse a los interlocutores sociales al margen del IMI.
- (38) A fin de adaptar los anexos de la presente Directiva a la evolución de las mejores prácticas, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta a la modificación de dichos anexos. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación¹⁷. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.
- (39) La Comisión debe evaluar la repercusión de la aplicación y el cumplimiento de las normas relativas al desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera y presentar un informe sobre los resultados de dicha evaluación al Parlamento y al Consejo, junto con, en su caso, una propuesta legislativa.
- (40) Esta Directiva será aplicable a partir del ... [18 meses después de la fecha de su entrada en vigor]. Dicha fecha será la fecha a partir de la cual la Directiva 2018/957 debe aplicarse al sector del transporte por carretera, de conformidad con su artículo 3, apartado 3.
- (41) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2006/22/CE en consecuencia.

¹⁷ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Normas específicas sobre el desplazamiento de los conductores

1. El presente artículo establece normas específicas sobre determinados aspectos de la Directiva 96/71/CE con respecto al desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera y de la Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo con respecto a los requisitos administrativos y las medidas de control para el desplazamiento de esos conductores.
2. Estas normas específicas se aplicarán a los conductores empleados por empresas establecidas en un Estado miembro que adopten una de las medidas transnacionales contempladas en el artículo 1, apartado 3, letra a), de la Directiva 96/71/CE.
3. A efectos del artículo 3, apartado 1, letra a), de la Directiva 96/71/CE, se considerará que un desplazamiento finaliza cuando el conductor abandona el Estado miembro de acogida como parte de su actividad en el transporte internacional de mercancías o de viajeros; dicho período de desplazamiento no se acumulará a períodos de desplazamiento previos en el contexto de operaciones internacionales de este tipo del mismo conductor o de otro conductor al que haya sustituido.
4. Un conductor no se considerará desplazado a efectos de la Directiva 96/71/CE cuando realice operaciones de transporte bilateral.

A efectos de la presente Directiva, una operación de transporte bilateral de mercancías es el traslado de mercancías basado en un contrato de transportes desde el Estado miembro de establecimiento, tal como se define en el artículo 2, apartado 8, del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, hasta otro Estado miembro o tercer país, o bien desde otro Estado miembro o tercer país hasta el Estado miembro de establecimiento.

5. A partir de la fecha en que los conductores registren manualmente los datos de cruce de fronteras, conforme a lo exigido en el artículo 34, apartado 7, del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁸, los Estados miembros también aplicarán la exención prevista en el apartado 4 con respecto al transporte de mercancías cuando el conductor que realice una operación de transporte bilateral lleve a cabo, además, una actividad de carga o descarga en los Estados miembros o terceros países que cruce, siempre que el conductor no cargue mercancías y las descargue en el mismo Estado miembro.

Cuando una operación de transporte bilateral que comience en el Estado miembro de establecimiento durante la cual no se realice otra actividad adicional esté seguida de una operación de transporte bilateral hacia el Estado miembro de establecimiento, la exención se aplicará como máximo a dos actividades más de carga o descarga, en las condiciones antes establecidas.

Esta excepción se aplicará únicamente hasta la fecha en la que el tacógrafo inteligente que realice el registro del cruce de fronteras y otras actividades adicionales a las que se refiere el artículo 8, apartado 1, párrafo primero, del Reglamento (UE) n.º 165/2014 se instale en los vehículos que se matriculen por primera vez en los Estados miembros, tal como especifica el artículo 8, apartado 1, párrafo segundo, del citado Reglamento. A partir de esa fecha, la excepción a la que se refiere el presente apartado se aplicará únicamente a los conductores que utilicen vehículos equipados con tacógrafos inteligentes tal como disponen los artículos 8, 9 y 10 de dicho Reglamento.

6. A efectos de la presente Directiva, una operación de transporte bilateral en el marco del transporte internacional discrecional o regular de pasajeros, tal como se define en el Reglamento (CE) n.º 1073/2009, es cuando un conductor:
- recoge pasajeros en el Estado miembro de establecimiento y los deposita en otro Estado miembro o en un tercer país; o
 - recoge pasajeros en un Estado miembro o en un tercer país y los deposita en el Estado miembro de establecimiento; o

18 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).

- recoge y deposita pasajeros en el Estado miembro de establecimiento con el fin de realizar excursiones locales en otro Estado miembro o en un tercer país, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1073/2009.

7. A partir de la fecha en la que los conductores registren manualmente los datos de cruce de fronteras, conforme a lo exigido en el artículo 34, apartado 7, del Reglamento (UE) n.º 165/2014, los Estados miembros aplicarán asimismo la exención prevista en el apartado 6 con respecto al transporte de pasajeros cuando el conductor que realice una operación de transporte bilateral, además:

- recoja pasajeros una vez, o
- deposite pasajeros una vez en Estados miembros o en terceros países que atraviese el conductor, siempre y cuando el conductor no ofrezca servicios de transporte de pasajeros entre dos localidades situadas dentro del Estado miembro que atraviese. Se aplicarán estas mismas disposiciones para el viaje de vuelta.

Esta excepción se aplicará únicamente hasta la fecha en la que el tacógrafo inteligente que realice el registro del cruce de fronteras y otras actividades adicionales a las que se refiere el artículo 8, apartado 1, párrafo primero, del Reglamento (UE) n.º 165/2014 se instale en los vehículos que se matriculen por primera vez en los Estados miembros, tal como especifica el artículo 8, apartado 1, párrafo segundo, del citado Reglamento. A partir de esa fecha, la excepción a la que se refiere el presente apartado se aplicará únicamente a los conductores que utilicen vehículos equipados con tacógrafos inteligentes tal como disponen los artículos 8, 9 y 10 de dicho Reglamento.

8. El conductor que efectúe transportes de cabotaje, tal como se define en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009 y (CE) n.º 1073/2009, se considerará desplazado en virtud de la Directiva 96/71/CE.
9. No obstante lo dispuesto en el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 96/71/CE, no se considerará a un conductor como desplazado al territorio de un Estado miembro por el que transite si no carga o descarga mercancía o no recoge ni deja pasajeros.

10. En caso de que el conductor esté realizando el trayecto inicial o final de una operación de transporte combinado tal como se define en la Directiva 92/106/CEE del Consejo¹⁹, no se considerará al conductor como desplazado a efectos de la Directiva 96/71/CE si dicho trayecto consiste en operaciones de transporte bilateral tal como se definen en el apartado 4.
11. Los Estados miembros garantizarán que, de conformidad con la Directiva 2014/67/UE, las condiciones de trabajo y empleo a las que se refiere el artículo 3 de la Directiva 96/71/CE, que están establecidas en las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas nacionales o en los convenios colectivos o los laudos arbitrales que, en ese Estado miembro, hayan sido declarados universalmente aplicables o se apliquen de cualquier otra forma con arreglo al artículo 3, apartados 1 y 8, de dicha Directiva, se den a conocer de una manera accesible y transparente a las empresas de transporte procedentes de otros Estados miembros y a los conductores desplazados. La información pertinente incluirá, en particular, los elementos constitutivos de la remuneración que sean obligatorios en virtud de dichos instrumentos, y también, cuando proceda, de los convenios colectivos que sean de aplicación general a todas las empresas similares de la zona geográfica de que se trate.
12. Las empresas de transporte establecidas en un Estado que no sea miembro no obtendrán un trato más favorable que las empresas establecidas en un Estado miembro, ni siquiera cuando realicen operaciones de transporte con arreglo a acuerdos bilaterales o multilaterales que den acceso al mercado de la Unión o a partes de él.
13. No obstante lo dispuesto en el artículo 9, apartados 1 y 2, de la Directiva 2014/67/UE, los Estados miembros solo podrán imponer los requisitos administrativos y las medidas de control siguientes con relación al desplazamiento de los conductores:

19 Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

- a) la obligación de que el transportista por carretera establecido en otro Estado miembro envíe una declaración de desplazamiento a las autoridades nacionales competentes del Estado miembro en el que el conductor esté desplazado a más tardar al comienzo del desplazamiento, utilizando un formulario multilingüe estándar de la interfaz pública conectada al Sistema de Información del Mercado Interior (IMI), establecido por el Reglamento (UE) n.º 1024/2012. La declaración de desplazamiento incluirá la información siguiente:
- i) la identidad del transportista por carretera, al menos, cuando esté disponible, en forma de número de licencia comunitaria;
 - ii) los datos de contacto de un gestor de transporte o de cualquier otra persona o personas de contacto que se hallen en el Estado miembro de establecimiento para el enlace con las autoridades competentes del Estado miembro de acogida en que se presten los servicios y para el envío y la recepción de documentos o notificaciones;
 - iii) la siguiente información sobre el conductor desplazado: su identidad, la dirección de su lugar de residencia y el número de su permiso de conducción;
 - iv) la fecha de inicio del contrato de trabajo del conductor y la legislación aplicable a dicho contrato;
 - v) las fechas previstas del comienzo y de la finalización del desplazamiento;
 - vi) las matrículas de los vehículos de motor;
 - vii) el tipo de servicios de transporte, es decir, transporte de mercancías, transporte de pasajeros, transporte internacional o transportes de cabotaje;
- b) la obligación de que el transportista por carretera garantice que el conductor tenga a su disposición, y la obligación del conductor de conservar y facilitar, cuando así se solicite en el control en carretera, en papel o en formato electrónico:
- i) una copia de la declaración de desplazamiento presentada a través del IMI;

- ii) prueba del transporte o transportes que se efectúen en el Estado miembro de acogida, como la carta de porte electrónica (e-CMR) o las pruebas a que se refiere el artículo 8 del Reglamento (CE) n.º 1072/2009;
 - iii) los datos registrados por el tacógrafo y, en particular, los códigos de país de los Estados miembros en que haya estado el conductor realizando transportes internacionales por carretera o transportes de cabotaje, de conformidad con los requisitos de registro y archivo de datos establecidos en los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014;
- c) la obligación de que el transportista por carretera envíe, a través de la interfaz pública del IMI, después del período de desplazamiento, a petición directa de las autoridades competentes de los Estados miembros en los que tuvo lugar el desplazamiento, copias de los documentos mencionados en la letra b), incisos ii) y iii), así como la documentación de la remuneración del conductor desplazado que se refiera al período de desplazamiento, el contrato de trabajo o un documento equivalente con arreglo al artículo 3 de la Directiva 91/533/CEE del Consejo²⁰, las fichas horarias del trabajo del conductor y la prueba de los pagos.

El transportista enviará la documentación a través de la interfaz pública del IMI a más tardar en un plazo de ocho semanas a partir de la fecha de la solicitud. Si el transportista no presenta la documentación solicitada en el plazo establecido, las autoridades competentes del Estado miembro en el que haya tenido lugar el desplazamiento podrán solicitar, a través del IMI, la asistencia de las autoridades competentes del Estado miembro de establecimiento, de conformidad con los artículos 6 y 7 de la Directiva 2014/67/UE. Cuando se haga esta solicitud de asistencia mutua, las autoridades competentes de los Estados miembros de establecimiento del transportista tendrán acceso a la declaración de desplazamiento y a otros datos pertinentes presentados por el transportista a través de la interfaz pública del IMI.

²⁰ Directiva 91/533/CEE del Consejo, de 14 de octubre de 1991, relativa a la obligación del empresario de informar al trabajador acerca de las condiciones aplicables al contrato de trabajo o a la relación laboral (DO L 288 de 18.10.1991, p. 32).

Las autoridades competentes de los Estados miembros de establecimiento del transportista garantizarán que se proporcionen los documentos solicitados por las autoridades competentes de los Estados miembros en los que haya tenido lugar el desplazamiento a través del IMI en un plazo de veinticinco días hábiles a partir de la fecha de la solicitud.

Para asegurarse de que los conductores, de conformidad con los apartados 4 a 7, no sean considerados como desplazados, los Estados miembros solo pueden imponer como medida de control la obligación de que el conductor conserve y facilite, cuando así se solicite en el control en carretera, la prueba en papel o en formato electrónico del transporte o transportes internacionales pertinentes, como la carta de porte electrónica (e-CMR) o las pruebas a que se refiere el artículo 8 del Reglamento (CE) n.º 1072/2009, y los datos registrados por el tacógrafo a que se refiere la letra b), inciso iii).

14. A efectos de control, el transportista mantendrá actualizadas en la interfaz pública del IMI las declaraciones de desplazamiento a se refiere el apartado 13, letra a).
15. La información de las declaraciones se guardará en el repositorio del IMI a efectos de verificación durante un período de veinticuatro meses.

El Estado miembro podrá permitir que la autoridad competente proporcione a los interlocutores sociales nacionales al margen del IMI la información pertinente disponible en el IMI en la medida necesaria para comprobar el cumplimiento de las normas de desplazamiento y de conformidad con la legislación y las prácticas nacionales, siempre que la información:

- esté relacionada con un desplazamiento al territorio del Estado miembro de que se trate;
 - se utilice exclusivamente a efectos del control del cumplimiento de las normas sobre el desplazamiento; y
 - el tratamiento de los datos esté en consonancia con el Reglamento (UE) 2016/679.
16. A más tardar el [DO: seis meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva modificativa], la Comisión especificará, mediante un acto de ejecución, las funcionalidades de la interfaz pública del IMI. Dicho acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 4, apartado 2.

17. Los Estados miembros evitarán demoras innecesarias en la aplicación de las medidas de control que puedan afectar a la duración y a las fechas previstas del desplazamiento.
18. Las autoridades competentes de los Estados miembros cooperarán estrechamente, se prestarán asistencia mutua y se proporcionarán toda la información pertinente con arreglo a las condiciones establecidas en la Directiva 2014/67/UE y el Reglamento (CE) n.º 1071/2009.

Artículo 2

Modificación de la Directiva 2006/22/CE

La Directiva 2006/22/CE se modifica como sigue:

- 1) El título se sustituye por el texto siguiente:

«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 del Parlamento Europeo y del Consejo 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».

2) El artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 1

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

* 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).

** 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).».

3) El artículo 2 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«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 la aplicación de la Directiva 2002/15/CE se limitarán a las normas que puedan controlarse eficazmente con el tacógrafo y el aparato de control correspondiente. El control exhaustivo de la aplicación de la Directiva 2002/15/CE solo podrá realizarse en los locales de las empresas.»;

b) en el apartado 3, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«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 objeto del Reglamento (CE) n.º 561/2006 y del Reglamento (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, mientras se esté llevando a cabo dicho control, cualquiera de las pruebas que no se encuentre a bordo del vehículo; esto se entiende sin perjuicio de las obligaciones del conductor de garantizar el correcto funcionamiento del tacógrafo.»;

c) se inserta el apartado siguiente:

«3 bis. Cada Estado miembro organizará controles del cumplimiento de las disposiciones 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 del Reglamento (CE) n.º 561/2006 o del Reglamento (UE) n.º 165/2014.»;

d) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«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, con indicación de si el transporte fue de pasajeros o de mercancías.».

4) El artículo 5 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 5

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 además tratarán de organizar controles concertados en los locales de las empresas.

Tales controles los efectuarán de forma simultánea las autoridades de control de dos o más Estados miembros, cada una de ellas en su propio territorio.».

5) En el artículo 6, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«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.».

6) En el artículo 7, apartado 1, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

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

7) En el artículo 7, apartado 1, se añade la letra siguiente:

«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.».

8) El artículo 8 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Las informaciones mutuamente disponibles, previstas en el artículo 22, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 561/2006, se intercambiarán asimismo entre los organismos designados comunicados a la Comisión de acuerdo con el artículo 7:

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.»;

b) se inserta el apartado siguiente:

«1 *bis*. Los Estados miembros presentarán la información solicitada por otros Estados miembros de conformidad con el apartado 1, letra b), del presente artículo 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 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 requerido considere que la solicitud no está suficientemente motivada, informará de ello al Estado miembro solicitante en el plazo de diez días hábiles. El Estado miembro solicitante deberá fundamentar más la solicitud. Cuando ello no sea posible, la solicitud podrá ser rechazada por el Estado miembro.

Cuando resulte difícil dar curso a una solicitud de información o de realización de controles, inspecciones o investigaciones, el Estado miembro requerido informará de ello al Estado miembro solicitante en el plazo de diez días hábiles y explicará los motivos que justifiquen debidamente la dificultad o la imposibilidad de proporcionar la información pertinente. Los Estados miembros de que se trate se consultarán con el fin de encontrar una solución para las dificultades planteadas.

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, quien adoptará las medidas adecuadas.»;

c) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. 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*, salvo para 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**.

* 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).

** 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).».

9) El artículo 9 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«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... [DO: insértese la fecha correspondiente a diez meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva modificativa], la Comisión establecerá, mediante actos de ejecución, una fórmula común para calcular la clasificación de riesgos de las empresas, que 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) en el apartado 2 se suprime la segunda frase;

c) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. 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 se establece en el anexo III.

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 debe incluir aquellas en que el incumplimiento de las disposiciones pertinentes del Reglamento (CE) n.º 561/2006 y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 cree un alto riesgo de muerte o de lesiones corporales graves.»;

d) se añaden los apartados siguientes:

«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 disposición de las autoridades competentes de los demás Estados miembros, directamente, 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.».
- 10) En el artículo 11, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:
- «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 esté alejado del 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.».
- 11) El artículo 12 se sustituye por el texto siguiente:

«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*.

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.

* 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).».

- 12) En el artículo 13, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) fomentar un enfoque coherente entre las autoridades de control y una interpretación armonizada del Reglamento (CE) n.º 561/2006 entre las autoridades de control;».

- 13) El artículo 14 se sustituye por el texto siguiente:

«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.».

14) El artículo 15 se sustituye por el texto siguiente:

*«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 a la evolución de las mejores prácticas.».

15) Se inserta el artículo siguiente:

*«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 otorgarán a la Comisión por un período de cinco años a partir del [fecha de entrada en vigor de la presente Directiva]. 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.

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*.
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.

* DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.».

16) El anexo I se modifica como sigue:

a) en la parte A, el punto 1) se sustituye por el texto siguiente:

«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 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;»;

b) en la parte A, el punto 2) se sustituye por el texto siguiente:

«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*);

* 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).»;

c) en la parte A, el punto 4) se sustituye por el texto siguiente:

«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;»;

- d) en la parte A se añade el punto 6) siguiente:
- «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.»;
- e) en la parte B, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:
- «2) Si fuera conveniente, los Estados miembros podrán determinar, en caso de que se detecte una infracción, la corresponsabilidad de los agentes de la cadena de transporte, como expedidores, transitarios o 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.»;
- f) en la parte B se añaden los puntos siguientes:
- «4) 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.».

Artículo 3

Modificaciones del Reglamento (UE) n.º 1024/2012

En el anexo del Reglamento (UE) n.º 1024/2012 se añaden los puntos siguientes:

- «13. 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 del Parlamento Europeo y del Consejo 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: artículo [8].
14. Directiva (UE) .../... del Parlamento Europeo y el Consejo 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 modifica la Directiva 2006/22/CE en lo relativo a los requisitos de control del cumplimiento y el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior («Reglamento IMI»): artículo [1, apartado 14].».

Artículo 4

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

Artículo 5

Normas y sanciones

1. Los Estados miembros establecerán normas sobre sanciones a expedidores, transitarios, contratistas y subcontratistas por incumplimiento de lo establecido en el artículo 1 de la presente Directiva en caso de que supieran o, a la vista de todas las circunstancias pertinentes, hubieran debido saber, que los servicios de transporte que han contratado infringen lo dispuesto en dicho artículo.

2. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicable a cualquier infracción a lo dispuesto en el artículo 1 de la presente Directiva y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Las sanciones contempladas serán efectivas, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias.

Artículo 6

Control inteligente del cumplimiento

Sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva 2014/67/UE, y al objeto de seguir cumpliendo las obligaciones que establece el artículo 1 de la presente Directiva, los Estados miembros garantizarán la aplicación en su territorio de una estrategia nacional coherente de control del cumplimiento. Esta estrategia se centrará en las empresas con una clasificación de alto riesgo a que se refiere el artículo 9 de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

Artículo 7

Evaluación

1. La Comisión evaluará la aplicación de la presente Directiva, en particular los efectos del artículo 1, a más tardar el [31 de diciembre de 2025] y presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe al respecto. El informe de la Comisión irá acompañado, si procede, de una propuesta legislativa. Dicho informe se hará público.
2. A raíz del informe mencionado en el apartado 1, la Comisión evaluará periódicamente la presente Directiva y presentará los resultados de la evaluación al Parlamento Europeo y al Consejo.
3. Cuando proceda, los informes mencionados en los apartados 1 y 2 irán acompañados de las propuestas pertinentes.

Artículo 8
Formación

Los Estados miembros cooperarán en la educación y formación de las autoridades de control, partiendo de los sistemas de control existentes.

Los empresarios tendrán la responsabilidad de garantizar que sus conductores adquieran el conocimiento de sus derechos y obligaciones en relación con la presente Directiva.

Artículo 9

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán antes del ... [DO: insértese la fecha correspondiente a 18 meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva] las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a la presente Directiva. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Aplicarán las disposiciones a partir del [DO: insértese la misma fecha que en el párrafo anterior].

Cuando los Estados miembros adopten las citadas disposiciones, estas harán 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 de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 10

La presente Directiva entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 11

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en [...],

Por el Parlamento Europeo
El Presidente / La Presidenta

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta
