

Diario Oficial de la Unión Europea

C 153



Edición
en lengua española

Comunicaciones e informaciones

63.º año

7 de mayo de 2020

Sumario

III Actos preparatorios

Consejo

2020/C 153/01	Posición (UE) N.º 6/2020 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 y (UE) n.º 1024/2012 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector del transporte por carretera Adoptada por el Consejo el 7 de abril de 2020	1
2020/C 153/02	Exposición de motivos del Consejo: Posición (UE) n.o 6/2020 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 y (UE) n.º 1024/2012 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector del transporte por carretera	18

ES

III

(Actos preparatorios)

CONSEJO

POSICIÓN (UE) N.º 6/2020 DEL CONSEJO EN PRIMERA LECTURA**con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 y (UE) n.º 1024/2012 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector del transporte por carretera****Adoptada por el Consejo el 7 de abril de 2020**

(2020/C 153/01)

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 Europeo (¹),

Visto el dictamen del Comité de las Regiones (²),

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario (³),

Considerando lo siguiente:

- (1) La experiencia adquirida con la aplicación de los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009 (⁴) y (CE) n.º 1072/2009 (⁵) del Parlamento Europeo y del Consejo ha puesto de manifiesto que las normas establecidas en ellos ofrecen margen de mejora en diversos aspectos.
- (2) Hasta la fecha, y salvo disposición en contrario del Derecho nacional, las normas sobre el acceso a la profesión de transportista por carretera no son aplicables a las empresas que ejerzan la profesión de transportista de mercancías por carretera únicamente mediante vehículos de motor o conjuntos de vehículos con una masa en carga autorizada no superior a 3,5 toneladas. El número de tales empresas que realizan operaciones de transporte tanto nacionales como internacionales está en aumento. Como resultado de ello, varios Estados miembros han decidido aplicar a esas empresas las normas sobre el acceso a la profesión de transportista por carretera establecidas en el Reglamento (CE) n.º 1071/2009. A fin de evitar posibles lagunas y garantizar, mediante normas comunes, un nivel mínimo de profesionalización del sector que utiliza vehículos de motor destinados exclusivamente al transporte de mercancías y con una masa en carga autorizada no superior a 3,5 toneladas, y así aproximar las condiciones de competencia entre todos los transportistas, debe modificarse dicho Reglamento. Los requisitos para acceder a la profesión deben ser obligatorios para los transportistas que utilicen vehículos de motor o conjuntos de vehículos destinados exclusivamente al transporte de mercancías, con una masa en carga autorizada superior a 2,5 pero que no excede de 3,5 toneladas, que efectúen transportes internacionales.

(¹) DO C 197 de 8.6.2018, p. 38.

(²) DO C 176 de 23.5.2018, p. 57.

(³) Posición del Parlamento Europeo de 4 de abril de 2019 (pendiente de publicación en el Diario Oficial), posición del Consejo en primera lectura de 7 de abril de 2020. Posición del Parlamento Europeo de... (pendiente de publicación en el Diario Oficial).

(⁴) 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).

(⁵) 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).

- (3) De conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1072/2009, determinadas actividades de transporte internacional están exentas de la necesidad de disponer de una licencia comunitaria para entrar en el mercado europeo del transporte de mercancías por carretera. En el marco de la organización de dicho mercado, las empresas de transporte de mercancías por carretera que transportan mercancías en vehículos de motor o conjuntos de vehículos cuya masa en carga autorizada no sea superior a 2,5 toneladas deben quedar exentas de la necesidad de disponer de una licencia comunitaria o de cualquier otra licencia de transporte.
- (4) Si bien los vehículos con una masa en carga autorizada por debajo de un determinado umbral quedan excluidos del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, dicho Reglamento da la posibilidad a los Estados miembros de aplicar la totalidad o una parte de sus disposiciones a los vehículos mencionados.
- (5) Actualmente, los Estados miembros tienen la posibilidad de supeditar el acceso a la profesión de transportista por carretera a otros requisitos además de los especificados en el Reglamento (CE) n.º 1071/2009. No se ha demostrado que esta posibilidad sea imprescindible para responder a necesidades imperativas y sí ha provocado divergencias respecto a tal acceso. Así pues, conviene suprimirla.
- (6) Con objeto de combatir el fenómeno de las llamadas «empresas buzón» y garantizar una competencia leal y la igualdad de condiciones en el mercado interior, es necesario velar por que los transportistas por carretera establecidos en un Estado miembro tengan una presencia real y continua en dicho Estado miembro y que realicen sus actividades de transporte desde allí. Por tanto, teniendo en cuenta la experiencia adquirida, es necesario clarificar y reforzar las disposiciones relativas a la existencia de un establecimiento efectivo y fijo, evitando la imposición de una carga administrativa desproporcionada.
- (7) La presencia real y continua en el Estado miembro de establecimiento exige en particular que la empresa realice operaciones de transporte con el equipamiento técnico adecuado situado en ese Estado miembro.
- (8) El Reglamento (CE) n.º 1071/2009 obliga a las empresas a ejercer efectiva y permanentemente sus operaciones con el equipamiento y las instalaciones técnicas adecuadas en un centro de explotación situado en el Estado miembro de establecimiento, y permite establecer requisitos adicionales a nivel nacional, siendo el requisito más frecuente el de la disponibilidad de plazas de estacionamiento en el Estado miembro de establecimiento. Sin embargo, tales requisitos aplicados de forma desigual no han sido suficientes para garantizar un vínculo real con ese Estado miembro a fin de luchar de manera eficaz contra las empresas buzón y reducir el riesgo de cabotaje sistemático y de conductores nómadas organizados desde una empresa a la que no regresan los vehículos. Habida cuenta de que, a fin de garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior en el ámbito de los transportes, pueden ser necesarias normas específicas sobre el derecho de establecimiento y la prestación de servicios, conviene armonizar en mayor medida los requisitos de establecimiento y reforzar los requisitos vinculados a la presencia, en el Estado miembro de establecimiento, de los vehículos utilizados por el transportista. Al definir un intervalo mínimo claro dentro del cual el vehículo debe regresar también se contribuye a garantizar que dichos vehículos reciban un mantenimiento adecuado con el equipamiento técnico situado en el Estado miembro de establecimiento y se facilitan los controles.

El ciclo de tales regresos debe estar sincronizado con la obligación prevista en el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽⁶⁾ de que la empresa de transporte organice sus operaciones de manera que permita al conductor regresar a su domicilio al menos cada cuatro semanas, de modo que ambas obligaciones puedan cumplirse al regresar el conductor junto con el vehículo al menos cada dos ciclos de cuatro semanas. Esta sincronización refuerza el derecho del conductor a regresar y reduce el riesgo de que el vehículo tenga que regresar únicamente para cumplir el nuevo requisito de establecimiento. No obstante, el requisito del regreso al Estado miembro de establecimiento no debe exigir la realización de un número específico de operaciones en el Estado miembro de establecimiento ni limitar de otro modo la posibilidad de los transportistas de prestar servicios en todo el mercado interior.

- (9) En la medida en que el acceso a la profesión de transportista por carretera depende de la honorabilidad de la empresa de que se trate, es necesario aportar claridad en cuanto a las personas cuya conducta debe tenerse en cuenta, a los procedimientos administrativos que deben seguirse y a los plazos de espera a efectos de la rehabilitación cuando un gestor de transporte haya perdido su honorabilidad.
- (10) A la vista de su potencial para afectar considerablemente a las condiciones de competencia leal en el mercado del transporte por carretera, las infracciones graves de las normas fiscales nacionales deben añadirse a los aspectos pertinentes para la evaluación de la honorabilidad.

⁽⁶⁾ 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).

- (11) A la vista de su potencial para afectar considerablemente al mercado del transporte por carretera y a la protección social de los trabajadores, las infracciones graves de las normas de la Unión sobre el desplazamiento de trabajadores del transporte por carretera, del cabotaje y de la legislación aplicable a las obligaciones contractuales deben añadirse a los aspectos pertinentes para la evaluación de la honorabilidad.
- (12) Dada la importancia de la competencia leal en el mercado interior, las infracciones de las normas de la Unión a este respecto, en particular normas sobre el acceso al mercado tales como las normas de cabotaje, deben tenerse en cuenta en la evaluación de la honorabilidad de los gestores de transporte y de las empresas de transporte. Deben aclararse en consecuencia los términos del mandato conforme al cual la Comisión pueda definir el nivel de gravedad de las infracciones pertinentes.
- (13) Las autoridades nacionales competentes han tenido dificultades para determinar los documentos que pueden presentar las empresas a fin de demostrar su capacidad financiera, sobre todo en ausencia de cuentas anuales aprobadas. Deben clarificarse las normas sobre las pruebas necesarias para demostrar la capacidad financiera.
- (14) Las empresas que ejerzan la profesión de transportista de mercancías por carretera mediante vehículos de motor o conjuntos de vehículos destinados exclusivamente al transporte de mercancías, que efectúen transportes internacionales y que tengan una masa en carga autorizada superior a 2,5 toneladas pero que no exceda de 3,5 toneladas, deben tener una capacidad financiera mínima a fin de garantizar que disponen de los medios necesarios para llevar a cabo sus operaciones de forma estable y duradera. No obstante, dado que las operaciones llevadas a cabo con estos vehículos son generalmente de dimensiones limitadas, los requisitos correspondientes de capacidad financiera deben ser menos exigentes que los que se apliquen a las empresas que utilicen vehículos por encima de dicho límite. Al determinar la capacidad financiera exigida se deben tener en cuenta los conjuntos de vehículos. La autoridad competente debe aplicar el nivel más elevado del requisito de capacidad financiera si la masa en carga autorizada del conjunto de vehículos es superior a 3,5 toneladas.
- (15) A fin de mantener y crear normas estrictas para las empresas sin producir efectos negativos en el mercado interior del transporte por carretera, los Estados miembros deben poder aplicar también a las empresas establecidas en sus territorios los requisitos financieros relativos al uso de vehículos con una masa en carga autorizada no superior a 3,5 toneladas.
- (16) Para garantizar la fiabilidad del sector del transporte por carretera y mejorar la recaudación de las deudas pendientes con organismos de Derecho público, los Estados miembros deben tener la posibilidad de exigir que se cumplan las obligaciones de pago contraídas con las entidades del sector público, como las deudas en concepto de impuesto sobre el valor añadido o las contribuciones a la seguridad social, y exigir que las empresas no estén sujetas a medidas introducidas para proteger sus activos.
- (17) La información sobre los transportistas incluida en los registros electrónicos nacionales debe ser lo más completa y actualizada posible a fin de que las autoridades nacionales encargadas de controlar el cumplimiento de las normas pertinentes puedan tener una suficiente visión de conjunto de las empresas que se estén investigando. En particular, la información sobre el número de matrícula de los vehículos a disposición de los transportistas y la clasificación de riesgos de estos últimos deben permitir un mejor control nacional y transfronterizo del cumplimiento de las disposiciones de los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009 y (CE) n.º 1072/2009. Por tanto, las normas sobre el registro electrónico nacional deben modificarse en consecuencia.
- (18) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para adoptar, entre otras cosas, los procedimientos técnicos para la consulta electrónica de los registros electrónicos nacionales de los demás Estados miembros. Tales procedimientos pueden incluir aquellos procedimientos necesarios para posibilitar el acceso por las autoridades competentes a la clasificación de riesgos armonizada de una empresa, de conformidad con el artículo 9 de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁽⁷⁾, durante los controles en carretera. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽⁸⁾.

⁽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).

⁽⁸⁾ 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).

- (19) La definición de la infracción más grave relativa a la superación del período de conducción diario, contemplada en el anexo IV del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, no se ajusta a la disposición vigente correspondiente establecida en el Reglamento (CE) n.º 561/2006. Esta incoherencia es causa de inseguridad y de divergencia de las prácticas entre las autoridades nacionales, lo que provoca dificultades en el control del cumplimiento de tales normas. Así pues, dicha definición debe clarificarse para garantizar la coherencia entre los dos Reglamentos.
- (20) Las normas sobre el transporte nacional efectuado con carácter temporal por transportistas no residentes en un Estado miembro de acogida («cabotaje») deben ser claras, sencillas y de cumplimiento fácil de controlar, y mantener a la vez el nivel de liberalización conseguido hasta ahora.
- (21) Los transportes de cabotaje deben contribuir a incrementar el coeficiente de carga de los vehículos pesados y a reducir los trayectos en vacío y deben permitirse siempre y cuando no se lleven a cabo de modo que creen una actividad permanente o continua en el Estado miembro afectado. A fin de garantizar que los transportes de cabotaje no se lleven a cabo de modo que creen una actividad permanente o continua, los transportistas no deben ser autorizados a realizarlos en el mismo Estado miembro durante un período determinado una vez finalizado un ciclo de operaciones de transporte de cabotaje.
- (22) Si bien la mayor liberalización que se establece en el artículo 4 de la Directiva 92/106/CEE del Consejo⁽⁸⁾, comparada al cabotaje en virtud del Reglamento (CE) n.º 1072/2009, ha sido beneficiosa para fomentar el transporte combinado y, en principio, debe mantenerse, es necesario velar por que no se utilice de manera indebida. La experiencia demuestra que, en determinadas partes de la Unión, la citada disposición ha sido utilizada de manera sistemática para eludir el carácter temporal del cabotaje y como base para la presencia continua de vehículos en un Estado miembro distinto del Estado de establecimiento de la empresa. Las prácticas desleales de este tipo corren el riesgo de abocar a un *dumping* social y comprometen el respeto del marco jurídico aplicable al cabotaje. Por consiguiente, los Estados miembros han de poder establecer excepciones a lo dispuesto en el artículo 4 de la Directiva 92/106/CEE y aplicar las disposiciones relativas al cabotaje previstas en el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 a fin de abordar estos problemas, mediante la introducción de un límite proporcionado a la presencia continua de vehículos en sus territorios.
- (23) El control eficaz y eficiente del cumplimiento de las normas es una condición previa para la competencia leal en el mercado interior. Es fundamental una mayor digitalización de los instrumentos de control del cumplimiento para liberar capacidades de control, para reducir cargas administrativas innecesarias sobre los transportistas internacionales, en particular las pequeñas y medianas empresas, para concentrarse mejor en los transportistas de alto riesgo y para detectar prácticas fraudulentas. Deben precisarse los medios por los cuales los transportistas por carretera pueden demostrar el cumplimiento de las normas sobre los transportes de cabotaje. Los controles en carretera deben basarse en los documentos de transporte y, si están disponibles, en los datos registrados por el tacógrafo. A fin de simplificar la presentación de las pruebas correspondientes y su tratamiento por las autoridades competentes, el uso y la transmisión de información de transporte electrónica deben reconocerse como medios de prueba del cumplimiento. El formato utilizado a tal efecto debe garantizar la fiabilidad y la autenticidad. Teniendo en cuenta el creciente uso del intercambio electrónico eficiente de información en el transporte y la logística, es importante velar por la coherencia de los marcos normativos y establecer disposiciones dirigidas a la simplificación de los procedimientos administrativos.
- (24) Las empresas de transporte son las destinatarias de las normas sobre transporte internacional y, en cuanto tales, 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 predecibles sobre las sanciones impuestas a los cargadores, intermediarios, 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 lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 1072/2009.
- (25) 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 Consejo⁽¹⁰⁾ abarca el Reglamento (CE) n.º 1071/2009, desempeñará una función importante a la hora de ayudar a los Estados miembros a controlar adecuadamente el cumplimiento de las normas del presente Reglamento. Esta función consistirá principalmente en controles concertados, la facilitación de la cooperación e intercambio de información entre los Estados miembros, la promoción y puesta en común de las mejores prácticas, apoyo al desarrollo de las capacidades, formación y campañas de sensibilización.

⁽⁸⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ 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).

- (26) A fin de tener en cuenta la evolución del mercado y el progreso técnico, debe delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea para modificar los anexos I, II y III del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 y los anexos I, II y III del Reglamento (CE) n.º 1072/2009. 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 legislación⁽¹⁾. 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 los actos delegados.
- (27) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber introducir un nivel de armonización en algunos ámbitos que hasta ahora no estaban armonizados por el Derecho de la Unión, en particular respecto al transporte con vehículos comerciales ligeros y las prácticas de control del cumplimiento, así como aproximar las condiciones de competencia y mejorar el control del cumplimiento, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a la naturaleza de los objetivos perseguidos en combinación con el carácter transfronterizo del transporte por carretera, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con arreglo el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (28) Procede, por lo tanto, modificar en consecuencia los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 y el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽²⁾.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Modificaciones del Reglamento (CE) n.º 1071/2009

El Reglamento (CE) n.º 1071/2009 se modifica como sigue:

- 1) En el artículo 1, el apartado 4 se modifica como sigue:
 - a) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) las empresas que ejerzan la profesión de transportista de mercancías por carretera únicamente mediante vehículos de motor o conjuntos de vehículos cuya masa en carga autorizada no sea superior a 3,5 toneladas, que realicen exclusivamente transportes nacionales por carretera en su Estado miembro de establecimiento;»;
 - b) se inserta la letra siguiente:

«a bis) las empresas que ejerzan la profesión de transportista de mercancías por carretera únicamente mediante vehículos de motor o conjuntos de vehículos cuya masa total de carga autorizada no sea superior a 2,5 toneladas;»;
 - c) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) las empresas que presten servicios de transporte de viajeros por carretera exclusivamente con fines no comerciales o que tengan una actividad principal distinta de la de transportista de viajeros por carretera.»;
 - d) se añade el párrafo siguiente:

«A efectos de lo establecido en el párrafo primero, letra b), se considerará transporte exclusivamente con fines no comerciales todo transporte por carretera, excepto el transporte por cuenta ajena o por cuenta propia, por el que no se recibe remuneración alguna directa ni indirecta y que no genera directa ni indirectamente ningún tipo de ingresos para el conductor del vehículo o para otros y que no está vinculado con una actividad profesional.».
- 2) En el artículo 3 se suprime el apartado 2.
- 3) El artículo 5 se sustituye por el texto siguiente:

⁽¹⁾ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

⁽²⁾ 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).

« Artículo 5

Condiciones respecto del requisito de establecimiento

1. A fin de cumplir el requisito establecido en el artículo 3, apartado 1, letra a), en el Estado miembro de establecimiento, la empresa deberá:

- a) tener locales en los que tenga acceso a los originales de los documentos principales de la empresa, ya sea en formato electrónico o cualquier otro formato, en particular sus contratos de transporte, los documentos relacionados con los vehículos que estén a disposición de la empresa, documentos contables, documentos de gestión del personal, contratos laborales, documentos de la seguridad social, documentos que contengan datos sobre la distribución y el desplazamiento de los conductores, documentos con los datos relativos al cabotaje, a los tiempos de conducción y períodos de descanso, y cualquier otro documento al que deba poder acceder la autoridad competente para comprobar el cumplimiento por la empresa de las condiciones establecidas en el presente Reglamento;
- b) organizar la actividad de su flota de vehículos de tal forma que se garantice que los vehículos que están a disposición de la empresa y son utilizados en el transporte internacional regresan a uno de los centros de operaciones en dicho Estado miembro al menos en un plazo de ocho semanas desde que salió de él;
- c) estar inscrita en el registro de sociedades mercantiles de ese Estado miembro o en un registro similar cuando así lo exija la legislación nacional;
- d) tributar por sus ingresos y, cuando así lo exija la legislación nacional, tener un número de identificación válido a efectos del impuesto sobre el valor añadido;
- e) una vez concedida la autorización, disponer de uno o más vehículos matriculados o puestos en circulación y autorizados para ser utilizados con arreglo a la legislación de ese Estado miembro, ya sea en plena propiedad, ya en virtud de otro título, por ejemplo, un contrato de compraventa a plazos, un contrato de arrendamiento o uno de arrendamiento financiero (*leasing*);
- f) ejercer efectiva y permanentemente sus actividades administrativas y comerciales con el equipamiento e instalaciones adecuados en los locales a que se refiere la letra a) situados en ese Estado miembro, y dirigir efectiva y permanentemente sus operaciones de transporte para las que se utilizan los vehículos mencionados en la letra g) con el equipamiento técnico adecuado situado en ese Estado miembro;
- g) disponer regularmente, de forma continuada, de un número de vehículos que cumplan las condiciones expuestas en la letra e) y de conductores cuya base se encuentre normalmente en un centro de operaciones de ese Estado miembro, en ambos casos de manera proporcionada al volumen de las operaciones de transporte que realice la empresa.

2. Además de los requisitos establecidos en el apartado 1, los Estados miembros podrán exigir que la empresa tenga en el Estado miembro de establecimiento:

- a) de manera proporcionada a las dimensiones de la actividad de la empresa, personal administrativo debidamente cualificado en los locales o un gestor de transporte que esté localizable durante un horario laboral habitual;
- b) una infraestructura operativa distinta del equipamiento técnico a que se refiere el apartado 1, letra f), en el territorio de ese Estado miembro, en particular una oficina que esté abierta en un horario laboral habitual, de manera proporcionada a las dimensiones de la actividad de la empresa.».

4) El artículo 6 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se modifica como sigue:

i) el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«Al determinar si una empresa cumple dicho requisito, los Estados miembros tomarán en consideración la conducta de dicha empresa, de sus gestores de transporte, directores ejecutivos y cualquier otra persona pertinente que pueda determinar el Estado miembro. Toda referencia que se haga en el presente artículo a condenas, sanciones o infracciones incluirá las de la propia empresa y las de sus gestores de transporte, directores ejecutivos y cualquier otra persona pertinente que pueda determinar el Estado miembro.»,

ii) en el párrafo tercero, letra a), inciso vi), se suprime la palabra «y»,

iii) en el párrafo tercero, letra a), se añade el inciso siguiente:

«vii) el Derecho fiscal, y»,

iv) en el párrafo tercero, letra b), se añaden los incisos siguientes:

«xi) desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera,

xii) legislación aplicable a las obligaciones contractuales,

xiii) cabotaje.»;

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

«2. A efectos de lo establecido en el apartado 1, párrafo tercero, letra b), cuando se haya condenado en uno o varios Estados miembros al gestor de transporte o a la empresa de transporte por una infracción penal grave, o sancionado por una de las infracciones más graves de las normas de la Unión establecidas en el anexo IV, la autoridad competente del Estado miembro de establecimiento instruirá y completará, de manera apropiada y en el momento oportuno, un procedimiento administrativo, que incluirá, en su caso, una inspección *in situ* en los locales de la empresa afectada.

Durante el procedimiento administrativo, el gestor de transporte u otros representantes legales de la empresa de transporte, según corresponda, tendrá derecho a presentar sus argumentos y explicaciones.

Durante el procedimiento administrativo, la autoridad competente determinará si, por circunstancias concretas, la pérdida de honorabilidad constituiría una respuesta desproporcionada en ese caso específico. En dicha determinación, la autoridad competente tendrá en cuenta el número de infracciones de las normas nacionales y de la Unión contempladas en el apartado 1, párrafo tercero, así como el número de infracciones más graves de las normas de la Unión establecidas en el anexo IV por las que se haya condenado o sancionado al gestor de transporte o a la empresa de transporte. Toda conclusión de este tipo será debidamente motivada y justificada.

En caso de que la autoridad competente concluya que la pérdida de honorabilidad sería una respuesta desproporcionada, decidirá que la empresa afectada mantiene su honorabilidad. Los motivos de esta decisión deberán consignarse en el registro nacional. En el informe a que se refiere el artículo 26, apartado 1, se hará constar el número de decisiones de estas características.

En caso de que la autoridad competente no concluya que la pérdida de honorabilidad sería una respuesta desproporcionada, la condena o sanción acarrearía la pérdida de honorabilidad.»;

c) se inserta el apartado siguiente:

«2 bis. La Comisión adoptará actos de ejecución por los que se establezca una lista de categorías, tipos y niveles de gravedad de las infracciones graves de las normas de la Unión a las que se refiere el apartado 1, párrafo tercero, letra b), que, además de las establecidas en el anexo IV, pueden acarrear la pérdida de honorabilidad. Los Estados miembros, al establecer las prioridades para los controles con arreglo al artículo 12, apartado 1, tendrán en cuenta la información relativa a dichas infracciones, incluida la información recibida de otros Estados miembros.

A tal fin, la Comisión:

- a) establecerá las categorías y tipos de infracciones que se producen con más frecuencia;
- b) definirá el nivel de gravedad de las infracciones en función de su potencial de crear riesgo de muerte o de lesiones graves y de falsear la competencia en el mercado del transporte por carretera, incluido el deterioro de las condiciones laborales de los trabajadores del transporte;
- c) indicará la frecuencia más allá de la cual las infracciones reiteradas se considerarán como más graves, teniendo en cuenta el número de vehículos utilizados para las actividades de transporte dirigidas por el gestor de transporte.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 25, apartado 3.».

5) El artículo 7 se modifica como sigue:

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

«1. A fin de cumplir el requisito establecido en el artículo 3, apartado 1, letra c), una empresa deberá ser capaz, en todo momento, de hacer frente a sus obligaciones financieras a lo largo del ejercicio contable anual. La empresa demostrará, sobre la base de sus cuentas anuales aprobadas por un auditor o una persona debidamente acreditada, que dispone, para cada año, de capital y reservas por un importe total mínimo de:

- a) 9 000 EUR para el primer vehículo de motor utilizado;
- b) 5 000 EUR por cada vehículo de motor o conjunto de vehículos adicional utilizado con una masa en carga autorizada superior a 3,5 toneladas, y
- c) 900 EUR por cada vehículo de motor o conjunto de vehículos adicional utilizado con una masa en carga autorizada superior a 2,5 toneladas pero que no exceda de 3,5 toneladas.

Las empresas que ejerzan la profesión de transportista de mercancías por carretera únicamente mediante vehículos de motor o conjuntos de vehículos con una masa en carga autorizada superior a 2,5 toneladas pero que no excede de 3,5 toneladas demostrarán cada año, sobre la base de sus cuentas anuales aprobadas por un auditor o una persona debidamente acreditada, que disponen, para cada año, de capital y reservas por un importe total mínimo de:

- a) 1 800 EUR para el primer vehículo utilizado, y
- b) 900 EUR por cada vehículo adicional utilizado.

Los Estados miembros podrán exigir que las empresas establecidas en sus territorios demuestren que disponen de los mismos importes de capital y reservas para dichos vehículos que para los indicados en el párrafo primero. En tales casos, la autoridad competente del Estado miembro correspondiente informará de ello a la Comisión y esta se encargará de publicar dicha información.»;

b) se inserta el apartado siguiente:

«1 bis. Además de los requisitos establecidos en el apartado 1, los Estados miembros podrán exigir que la empresa, el gestor de transporte o cualquier otra persona pertinente que ellos determinen carezca de deudas no personales pendientes con organismos de Derecho público, ni haya quebrado o esté sometido a un procedimiento de insolvencia o liquidación.»;

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

«2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, la autoridad competente podrá aceptar o exigir que una empresa demuestre su capacidad financiera mediante un certificado determinado por la autoridad competente, como, por ejemplo, una garantía bancaria o un seguro, incluido un seguro de responsabilidad profesional de uno o varios bancos u otros organismos financieros, incluidas las compañías aseguradoras, o mediante otro documento vinculante que ofrezca una garantía solidaria para la empresa con respecto a los importes establecidos en el apartado 1.»;

d) se inserta el apartado siguiente:

«2 bis. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, la autoridad competente, en ausencia de cuentas anuales aprobadas correspondientes al año de registro de una empresa, podrá aceptar que la empresa demuestre su capacidad financiera mediante un certificado, como, por ejemplo, una garantía bancaria, un documento expedido por un organismo financiero que demuestre el acceso al crédito en nombre de la empresa, o mediante otro documento vinculante que determine la autoridad competente y que demuestre que la empresa tiene a su disposición los importes especificados en apartado 1.».

6) El artículo 8 se modifica como sigue:

a) el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. Los Estados miembros podrán promover una formación periódica sobre los asuntos enumerados en el anexo I a intervalos de tres años, con el fin de garantizar que la persona o personas a que se refiere el apartado 1 conozcan suficientemente la evolución del sector.»;

b) el apartado 9 se sustituye por el texto siguiente:

«9. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 24 bis para modificar los anexos I, II y III a fin de adaptarlos a la evolución del mercado y al progreso técnico.».

7) En el artículo 9 se añade el párrafo siguiente:

«A fin de otorgar una licencia a una empresa que se dedique al transporte por carretera y que opere únicamente con vehículos de motor o conjuntos de vehículos cuya masa en carga autorizada no sea superior a 3,5 toneladas, los Estados miembros podrán eximir de los exámenes a que se refiere el artículo 8, apartado 1, a las personas que presenten pruebas de haber dirigido una empresa de ese tipo de forma permanente durante un período de diez años antes del... [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento modificativo].».

8) En el artículo 11, apartado 4, se suprime el párrafo tercero.

9) El artículo 12 se modifica como sigue:

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

«1. Las autoridades competentes comprobarán con regularidad si las empresas a las que hayan autorizado a ejercer la profesión de transportista por carretera siguen cumpliendo los requisitos establecidos en el artículo 3 del presente Reglamento. Para ello, los Estados miembros realizarán controles, incluso, en su caso, inspecciones *in situ* adecuadas en los locales de las empresas de que se trate, en especial en el caso de las empresas que suponen un mayor riesgo. A tal efecto, los Estados miembros ampliarán el sistema de clasificación de riesgos que hayan establecido en virtud del artículo 9 de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (*), para abarcar el conjunto de las infracciones contempladas en el artículo 6 del presente Reglamento.

(*) 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).»;

- b) en el apartado 2 se suprime el párrafo segundo.
- 10) En el artículo 13, apartado 1, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
- «c) un plazo no superior a seis meses, si no se ha cumplido el requisito de capacidad financiera, a fin de demostrar que se ha vuelto a cumplir tal requisito de manera permanente.»;
- 11) El artículo 14 se modifica como sigue:
- a) en el apartado 1 se añade el párrafo siguiente:
«La autoridad competente no rehabilitará al gestor de transporte antes de que haya transcurrido un año desde la fecha de la pérdida de la honorabilidad y, en ningún caso, antes de que el gestor de transporte haya demostrado que ha recibido formación adecuada durante un período no inferior a tres meses o que ha superado un examen sobre las materias enumeradas en la parte I del anexo I del presente Reglamento.»;
- b) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:
«2. Hasta que no se haya adoptado una medida de rehabilitación con arreglo a las disposiciones pertinentes de la legislación nacional y al apartado 1 del presente artículo, el certificado de competencia profesional a que se refiere el artículo 8, apartado 8, del gestor de transporte inhabilitado perderá su validez en todos los Estados miembros.».
- 12) El artículo 16 se modifica como sigue:
- a) el apartado 2 se modifica como sigue:
- i) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
«c) los nombres de los gestores de transporte designados por cumplir los requisitos establecidos en el artículo 3 relativos a la honorabilidad y la competencia profesional o, en su caso, el nombre de un representante legal;»;
- ii) se añaden las letras siguientes:
«g) el número de matrícula de los vehículos a disposición de la empresa con arreglo al artículo 5, apartado 1, letra g);
h) el número de personas empleadas en la empresa a 31 de diciembre del año anterior, que se deberá registrar en el registro nacional a más tardar el 31 de marzo de cada año;
i) la clasificación de riesgos de la empresa de acuerdo con el artículo 9, apartado 1, de la Directiva 2006/22/CE.»;
- iii) los párrafos segundo, tercero y cuarto se sustituyen por el texto siguiente:
«Los datos contemplados en el párrafo primero, letras a) a d), serán accesibles al público, de conformidad con las disposiciones pertinentes sobre protección de los datos personales.

Los Estados miembros podrán optar por conservar en registros separados los datos contemplados en el párrafo primero, letras e) a i). En tal caso, los datos contemplados en las letras e) y f) deberán estar a disposición de todas las autoridades competentes del Estado miembro de que se trate, previa solicitud, o ser directamente accesibles para ellas. La información solicitada se facilitará en un plazo de cinco días hábiles a partir de la recepción de la solicitud.

Los datos contemplados en el primer párrafo, letras g) a i), estarán a disposición de las autoridades competentes durante los controles en carretera a partir de doce meses después de la entrada en vigor del acto de ejecución, adoptado con arreglo al apartado 6, que especifique las funcionalidades para permitir la disponibilidad de los datos para las autoridades competentes durante los controles en carretera.

Los datos contemplados en el párrafo primero, letras e) a i), solo serán accesibles para autoridades distintas de las autoridades competentes si dichas autoridades están facultadas para efectuar controles e imponer sanciones en el sector del transporte por carretera y sus funcionarios han prestado juramento de guardar secreto o están sometidos a una obligación formal de secreto.»;

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

«4. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que todos los datos contenidos en el registro electrónico nacional se mantienen actualizados y son exactos.»;

c) en el apartado 6 se añaden los párrafos siguientes:

«A más tardar a los catorce meses de la adopción de un acto de ejecución relativo a una fórmula común para el cálculo de la clasificación de riesgos a que se refiere el artículo 9, apartado 1, de la Directiva 2006/22/CE, la Comisión adoptará actos de ejecución por los que se especifiquen las funcionalidades que permitan que se pongan a disposición de las autoridades competentes durante los controles en carretera los datos a que se refiere el apartado 2, letras g) a i).

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo al que se refiere el artículo 25, apartado 2.»;

d) se suprime el apartado 7.

13) El artículo 18 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 18

Cooperación administrativa entre Estados miembros

1. Cada Estado miembro designará un punto de contacto nacional encargado del intercambio de información con los demás Estados miembros en lo que respecta a la aplicación del presente Reglamento. Los Estados miembros transmitirán a la Comisión el nombre y la dirección de su punto de contacto nacional a más tardar el 4 de diciembre de 2011. La Comisión elaborará la lista de todos los puntos de contacto nacionales y la transmitirá a los Estados miembros.

2. Las autoridades competentes de los Estados miembros cooperarán estrechamente entre sí y se prestarán rápidamente asistencia mutua y cualquier otra información relevante para facilitar la aplicación y el cumplimiento del presente Reglamento.

3. Las autoridades competentes de los Estados miembros intercambiarán información sobre las condenas y sanciones por cualquier infracción grave mencionada en el artículo 6, apartado 2. Cuando un Estado miembro reciba la notificación de una infracción grave mencionada en el artículo 6, apartado 2, que haya dado lugar a una condena o sanción en otro Estado miembro durante los dos años anteriores, hará constar esa infracción en su registro electrónico nacional.

4. Los Estados miembros responderán a las solicitudes de información enviadas por todas las autoridades competentes de otros Estados miembros y efectuarán controles, inspecciones e investigaciones sobre el cumplimiento del requisito establecido en el artículo 3, apartado 1, letra a), por parte de los transportistas por carretera establecidos en su territorio. Estas solicitudes de información pueden incluir el acceso a los documentos necesarios para demostrar el cumplimiento de las condiciones establecidas en el artículo 5. Las solicitudes de información enviadas por las autoridades competentes de los Estados miembros estarán debidamente justificadas y motivadas. A tal fin, las solicitudes incluirán indicios verosímiles de posibles infracciones del artículo 3, apartado 1, letra a), indicarán la finalidad de la solicitud y especificarán de forma suficientemente detallada la información y los documentos que se solicitan.

5. Los Estados miembros presentarán la información solicitada por otros Estados miembros de conformidad con el apartado 4 en el plazo de treinta días hábiles desde la recepción de la solicitud. Los Estados miembros podrán fijar un plazo más corto de mutuo acuerdo.

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

7. Cuando sea difícil atender una solicitud de información o de realización de controles, inspecciones o investigaciones, el Estado miembro que reciba la solicitud informará de ello al Estado miembro solicitante en el plazo de diez días hábiles a partir de la recepción de la solicitud, indicando las razones de dicha dificultad. Los Estados miembros de que se trate se consultarán con miras a encontrar una solución a las dificultades que se presenten. En caso de demoras persistentes a la hora de facilitar la información al Estado miembro solicitante, se informará a la Comisión, que adoptará las medidas adecuadas.

8. El intercambio de información contemplado en el apartado 2 se llevará a cabo a través del sistema de intercambio de mensajes, en concreto el Registro Europeo de Empresas de Transporte por Carretera (ERRU) establecido por el Reglamento (UE) n.º 1213/2010 de la Comisión (*). La cooperación administrativa y la asistencia mutua entre las autoridades competentes de los Estados miembros que se establecen en los apartados 4 a 7 del presente artículo se pondrán en práctica 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 (**). A tal fin, cada Estado miembro designará como autoridad competente el punto de contacto a que se refiere el apartado 1 e informará de ello a la Comisión a través del IMI.

9. Los Estados miembros velarán por que la información que se les transmita de acuerdo con el presente artículo se utilice únicamente en relación con los asuntos por los que se había solicitado. El tratamiento de datos personales se efectuará exclusivamente a efectos del cumplimiento del presente Reglamento y de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo (**).

10. La cooperación y asistencia mutuas a nivel administrativo se prestarán gratuitamente.

11. La presentación de una solicitud de información no impedirá que las autoridades competentes adopten medidas de acuerdo con el Derecho interno o de la Unión aplicable con el fin de investigar y prevenir presuntas infracciones del presente Reglamento.

(*) Reglamento (UE) n.º 1213/2010 de la Comisión, de 16 de diciembre de 2010, por el que se establecen las normas comunes relativas a la interconexión de los registros electrónicos nacionales sobre las empresas de transporte por carretera (DO L 335 de 18.12.2010, p. 21).

(**) 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 (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).».

14) En el artículo 23 se añaden los párrafos siguientes:

«No obstante lo dispuesto en el artículo 1, apartado 2, hasta el... [veintiún meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento modificativo] las empresas de transporte de mercancías por carretera que efectúen transportes internacionales únicamente mediante vehículos de motor o conjuntos de vehículos cuya masa en carga autorizada no sea superior a 3,5 toneladas quedarán exentas de las disposiciones del presente Reglamento, a menos que el Derecho del Estado miembro de establecimiento disponga lo contrario.

No obstante lo dispuesto en el artículo 16, apartado 2, el requisito de incluir la clasificación de riesgos de la empresa en los registros electrónicos nacionales se aplicará catorce meses después de la entrada en vigor del acto de ejecución relativo a una fórmula común para el cálculo de la clasificación de riesgos a que se refiere el artículo 9, apartado 1, de la Directiva 2006/22/CE.».

15) Se suprime el artículo 24.

16) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 24 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 los actos delegados mencionados en el artículo 8, apartado 9, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir del... [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento modificativo].

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 8, apartado 9, 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 8, apartado 9, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de 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.».

17) El artículo 25 se modifica como sigue:

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

«2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo (*).

(*) 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).»;

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

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

18) El artículo 26 se modifica como sigue:

a) el título se sustituye por el texto siguiente:

«Informes y revisión»;

b) en el apartado 1, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) el número, desglosado por tipo y por año, de autorizaciones concedidas en virtud del presente Reglamento, el número de autorizaciones suspendidas, el número de autorizaciones retiradas, el número de inhabilitaciones, así como los motivos en que se funden tales decisiones. Los informes relativos al período posterior al... [veintiún meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento modificativo] también incluirán un desglose de estos datos por:

- i) transportistas de viajeros por carretera,
- ii) transportistas de mercancías por carretera que utilicen únicamente vehículos de motor o conjuntos de vehículos cuya masa en carga autorizada no sea superior a 3,5 toneladas, y
- iii) el resto de transportistas de mercancías por carretera;»;

c) se añaden los apartados siguientes:

«3. Cada dos años, los Estados miembros informarán a la Comisión sobre las solicitudes que hayan presentado con arreglo al artículo 18, apartados 4 a 9, sobre las respuestas que hayan recibido de los demás Estados miembros y sobre las medidas que hayan tomado sobre la base de la información aportada.

4. A más tardar el... [36 meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento modificativo], la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo, sobre la base de la información que reúna con arreglo al apartado 3 y sobre la base de otras pruebas, un informe detallado sobre el grado de cooperación administrativa entre Estados miembros, sobre cualquier posible deficiencia en este sentido y sobre posibles formas de mejorar la cooperación. Tomando este informe como base, evaluará si es necesario proponer medidas adicionales.

5. La Comisión evaluará la ejecución del presente Reglamento a más tardar el... [tres años después de la entrada en vigor del presente Reglamento modificativo] y presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre su aplicación.

6. Tras el informe contemplado en el apartado 5, la Comisión evaluará periódicamente el presente Reglamento y presentará los resultados de la evaluación al Parlamento Europeo y al Consejo.

7. Cuando proceda, los informes mencionados en los apartados 5 y 6 irán acompañados de las propuestas legislativas pertinentes.».

19) El anexo IV se modifica como sigue:

a) el título se sustituye por el texto siguiente:

«INFRACCIONES MÁS GRAVES A LOS EFECTOS DEL ARTÍCULO 6, APARTADO 2»;

- b) en el punto 1, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) Superación, durante un período de trabajo diario, del límite del período máximo de conducción diario por una diferencia del 50 % o más.»;
- c) el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:
- «2. Ausencia de tacógrafo y/o de dispositivo de limitación de velocidad, o instalación en el vehículo y/o utilización de un dispositivo fraudulento capaz de modificar los registros del aparato de control y/o del dispositivo de limitación de velocidad o falsificación de las hojas de registro o de los datos transferidos del tacógrafo y/o de la tarjeta de conductor.».

Artículo 2

Modificaciones del Reglamento (CE) n.º 1072/2009

El Reglamento (CE) n.º 1072/2009 se modifica como sigue:

- 1) En el artículo 1, el apartado 5 se modifica como sigue:
- a) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
- «c) hasta el... [el día anterior a la conclusión del período de veintiún meses posterior a la entrada en vigor del presente Reglamento modificativo]: los transportes de mercancías con vehículos cuya masa en carga autorizada no sea superior a 3,5 toneladas;»;
- b) se inserta la letra siguiente:
- «c bis) a partir del... [veintiún meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento modificativo]: los transportes de mercancías con vehículos cuya masa en carga autorizada no sea superior a 2,5 toneladas;».
- 2) El artículo 4 se modifica como sigue:
- a) en el apartado 2 se suprime el párrafo tercero;
- b) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:
- «4. La licencia comunitaria y las copias auténticas deberán ajustarse al modelo que figura en el anexo II, en el que se fijan asimismo sus condiciones de utilización. Contendrán al menos dos de los elementos de seguridad enumerados en el anexo I.

En el caso de los vehículos utilizados para el transporte de mercancías cuya masa en carga autorizada no sea superior a 3,5 toneladas y a los que se apliquen los requisitos financieros reducidos establecidos en el artículo 7, apartado 1, párrafo segundo, del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, la autoridad emisora indicará en el apartado "Observaciones particulares" de la licencia comunitaria, o bien de su copia auténtica: "≤ 3,5 t".

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 14 ter para modificar los anexos I y II a fin de adaptarlos al progreso técnico.».

- 3) En el artículo 5, el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:
- «4. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 14 ter para modificar el anexo III a fin de adaptarlo al progreso técnico.».
- 4) El artículo 8 se modifica como sigue:
- a) se inserta el apartado siguiente:
- «2 bis. Los transportistas de mercancías por carretera no estarán autorizados a realizar transportes de cabotaje con el mismo vehículo o, si se trata de un vehículo articulado, con el vehículo de tracción de dicho vehículo, en el mismo Estado miembro en el plazo de cuatro días a partir de la finalización de su transporte de cabotaje en dicho Estado miembro.»;
- b) en el apartado 3, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:
- «Los servicios nacionales de transporte de mercancías por carretera efectuados en el Estado miembro de acogida por un transportista no residente solo se considerarán conformes con el presente Reglamento si el transportista puede acreditar fehacientemente el transporte internacional previo y cada uno de los transportes consecutivos de cabotaje llevados a cabo. En el caso de que el vehículo haya estado en el territorio del Estado miembro de acogida durante el período de cuatro días previo al transporte internacional, el transportista deberá también acreditar fehacientemente todos los transportes realizados durante ese período.»;

c) se inserta el apartado siguiente:

«4 bis. Las pruebas a que se refiere el apartado 3 se presentarán o transmitirán a los agentes autorizados encargados del control del Estado miembro de acogida previa solicitud y mientras se esté llevando a cabo el control en carretera. Podrán presentarse o transmitirse de manera electrónica, utilizando un formato estructurado revisable que pueda utilizarse directamente para su almacenamiento y tratamiento informático, como la carta de porte electrónica (e-CMR) con arreglo al Protocolo Adicional al Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, relativo a la carta de porte electrónica de 20 de febrero de 2008. 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 a fin de aportar cualquiera de las pruebas mencionadas en el apartado 3 antes de que finalice el control en carretera.»;

d) el apartado 5 se modifica como sigue:

«5. Cualquier transportista habilitado en el Estado miembro de establecimiento para efectuar los transportes de mercancías por carretera por cuenta ajena especificados en el artículo 1, apartado 5, letras a), b), c) y c bis), de conformidad con la legislación de dicho Estado miembro, estará autorizado, en las condiciones establecidas en el presente capítulo, para efectuar, según los casos, transportes de cabotaje del mismo tipo o transportes de cabotaje con vehículos de la misma categoría.».

5) El artículo 10 se modifica como sigue:

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

«3. La Comisión examinará la situación sobre la base, en particular, de los datos pertinentes y, previa consulta al Comité establecido con arreglo al artículo 42, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo (*), decidirá, en el plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud del Estado miembro, si se precisan medidas de salvaguardia y, en caso afirmativo, las adoptará.

(*) 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).»

b) se añade el apartado siguiente:

«7. Además de los apartados 1 a 6 del presente artículo y no obstante lo dispuesto en el artículo 4 de la Directiva 92/106/CEE, cuando sea necesario para evitar el uso indebido de esta última disposición mediante la prestación de servicios ilimitados y continuos consistentes en trayectos por carretera iniciales o finales dentro de un Estado miembro de acogida que formen parte de operaciones de transporte combinado entre Estados miembros, estos podrán disponer que el artículo 8 del presente Reglamento se aplique a los transportistas cuando lleven a cabo dichos trayectos por carretera iniciales y/o finales en ese Estado miembro. En lo que respecta a estos trayectos de transporte de mercancías por carretera, los Estados miembros podrán establecer un período mayor que el de siete días fijado en el artículo 8, apartado 2, del presente Reglamento y podrán prever un período menor que el de cuatro días fijado en el apartado 2 bis de dicho artículo. La aplicación del artículo 8, apartado 4, del presente Reglamento a dichas operaciones de transporte se entenderá sin perjuicio de los requisitos derivados de la Directiva 92/106/CEE. Los Estados miembros que recurran a la excepción establecida en el presente apartado enviarán una notificación al respecto a la Comisión antes de aplicar sus medidas nacionales pertinentes. Revisarán estas medidas al menos cada cinco años y notificarán a la Comisión los resultados de dicha revisión. Pondrán las normas a disposición del público con total transparencia, indicando la duración de los períodos correspondientes.».

6) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 10 bis

Controles

1. Al objeto de seguir cumpliendo las obligaciones establecidas en el presente capítulo, 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 (*).

2. Cada Estado miembro velará por que los controles previstos en el artículo 2 de la Directiva 2006/22/CE incluyan, si procede, un control de transportes de cabotaje.

3. Al menos dos veces al año, los Estados miembros efectuarán controles en carretera concertados de transportes de cabotaje. Tales controles los efectuarán de forma simultánea las autoridades nacionales encargadas de controlar el cumplimiento de las normas en el ámbito del transporte por carretera en dos o más Estados miembros, actuando cada autoridad nacional en su propio territorio. Los Estados miembros podrán combinar esas actividades con las previstas en el artículo 5 de la Directiva 2006/22/CE. Los puntos de contacto nacionales designados de acuerdo con el artículo 18, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 intercambiarán información sobre el número y el tipo de las infracciones detectadas después de que se hayan efectuado los controles en carretera concertados.

(*) 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).».

7) Se insertan los artículos siguientes:

«Artículo 14 bis

Responsabilidad

Los Estados miembros establecerán normas sobre sanciones a cargadores, intermediarios, contratistas y subcontratistas por incumplimiento de lo establecido en los capítulos II y III en caso de que supieran o, a la vista de todas las circunstancias pertinentes, hubieran debido saber, que los servicios de transporte que contrataron infringían lo dispuesto en el presente Reglamento.

Artículo 14 ter

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 los actos delegados mencionados en el artículo 4, apartado 4, y el artículo 5, apartado 4, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir del... [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento modificativo].

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 4, apartado 4, y el artículo 5, apartado 4, 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 4, apartado 4, y del artículo 5, apartado 4, entrarán en vigor únicamente si, en el 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.».

8) Se suprime el artículo 15.

9) El artículo 17 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 17

Informes y revisión

1. A más tardar el 31 de marzo cada dos años, los Estados miembros informarán a la Comisión sobre el número de transportistas titulares de la licencia comunitaria a 31 de diciembre de cada uno de los dos años anteriores y sobre el número de copias auténticas correspondientes a los vehículos en circulación en dicha fecha. Los informes relativos al período posterior al... [día anterior a la conclusión del período de veintiún meses posterior a la entrada en vigor del presente Reglamento modificativo] también incluirán un desglose de estos datos por transportista de mercancías por carretera que realice transportes internacionales únicamente por medio de vehículos cuya masa en carga autorizada no sea superior a 3,5 toneladas, y por el resto de los transportistas de mercancías por carretera.

2. A más tardar el 31 de marzo cada dos años, los Estados miembros informarán a la Comisión sobre el número de certificados de conductor expedidos en cada uno de los dos años naturales anteriores, así como sobre el número total de certificados de conductor en circulación a 31 de diciembre de cada uno de los dos años anteriores. Los informes relativos al período posterior al... [día anterior a la conclusión del período de veintiún meses posterior a la entrada en vigor del presente Reglamento modificativo] también incluirán un desglose de estos datos por transportista de mercancías por carretera que realice transportes internacionales únicamente por medio de vehículos cuya masa en carga autorizada no sea superior a 3,5 toneladas, y por el resto de los transportistas de mercancías por carretera.

3. A más tardar el... [dos años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento modificativo], los Estados miembros presentarán a la Comisión sus estrategias nacionales de control del cumplimiento adoptadas con arreglo al artículo 10 bis. A más tardar el 31 de marzo de cada año, los Estados miembros informarán a la Comisión sobre las actividades en materia de control del cumplimiento efectuadas en el año natural precedente con arreglo al artículo 10 bis, incluyendo, si procede, el número de controles efectuados. Esta información incluirá el número de vehículos controlados.

4. A más tardar a finales del... [cuatro años después de la entrada en vigor del presente Reglamento modificativo], la Comisión elaborará un informe sobre la situación del mercado del transporte por carretera de la Unión. Dicho informe contendrá un análisis de la situación de mercado, que incluirá una valoración tanto de la eficacia de los controles como de la evolución de las condiciones de empleo en la profesión.

5. A más tardar el... [tres años después de la entrada en vigor del presente Reglamento modificativo], la Comisión evaluará la aplicación del presente Reglamento, en particular el impacto de las modificaciones del artículo 8 introducidas por el Reglamento (UE) 2020/... del Parlamento Europeo y del Consejo (*), y presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre dicha aplicación.

6. Tras el informe a que se refiere el apartado 5, la Comisión evaluará periódicamente el presente Reglamento y presentará los resultados de la evaluación al Parlamento Europeo y al Consejo.

7. Cuando proceda, los informes a que se refieren los apartados 5 y 6 irán acompañados de las propuestas legislativas pertinentes.

(*) Reglamento (UE) 2020/... del Parlamento Europeo y del Consejo, de..., por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 y (UE) n.º 1024/2012 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector del transporte por carretera (DO L...).».

Artículo 3

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

En el anexo del Reglamento (UE) n.º 1024/2012 se añade el punto siguiente:

- «15) 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 (*): artículo 18, apartado 8.

(*) DO L 300 de 14.11.2009, p. 51.».

Artículo 4

Entrada en vigor

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

Será aplicable a partir del... [dieciocho meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento modificativo].

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en..., el

*Por el Parlamento Europeo
El Presidente*

*Por el Consejo
El Presidente*

CONSEJO

Exposición de motivos del Consejo: Posición (UE) n.o 6/2020 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 y (UE) n.º 1024/2012 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector del transporte por carretera

(2020/C 153/02)

I. INTRODUCCIÓN

1. El 31 de mayo de 2017, la Comisión Europea adoptó una propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican el Reglamento (CE) n.º 1071/2009 y el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector.
2. Esta propuesta se presentó dentro del paquete de movilidad I, y el procedimiento legislativo se organizó en conjunción con otras dos propuestas legislativas, una sobre los períodos de descanso de los conductores y la normativa en relación con los tacógrafos y otra sobre las disposiciones de control del cumplimiento relativas a la legislación social y el desplazamiento de los conductores.
3. El Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía acordó una orientación general el 3 de diciembre de 2018 (¹).
4. El Parlamento Europeo aprobó su posición en primera lectura el 4 de abril de 2019.
5. Entre octubre y diciembre de 2019, el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión mantuvieron negociaciones para llegar a un acuerdo sobre la propuesta. El 11 de diciembre de 2019, los negociadores acordaron un texto transaccional, que posteriormente fue refrendado por el Comité de Representantes Permanentes el 20 de diciembre de 2019 (²).
6. La Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) del Parlamento Europeo confirmó el acuerdo político el 21 de enero de 2020, y el Consejo dio su confirmación el 20 de febrero de 2020 (³).
7. Al llevar a cabo sus trabajos, el Consejo tuvo en cuenta el dictamen del Comité Económico y Social Europeo de 18 de enero de 2018 y el dictamen del Comité de las Regiones de 1 de febrero de 2018.
8. Teniendo en cuenta este acuerdo y tras la formalización jurídico-lingüística, el Consejo adoptó, el 7 de abril de 2020 mediante procedimiento escrito, la posición del Consejo en primera lectura, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario establecido en el artículo 294 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

II. OBJETIVO

9. El objetivo general de la propuesta consiste en modernizar las normas en materia de acceso a la profesión de transportista por carretera y de acceso al mercado del transporte, con el fin de asegurar el correcto funcionamiento del mercado único del transporte por carretera. Para lograr dicho objetivo, se ajustan las normas existentes a las circunstancias actuales y se amplía el ámbito de aplicación de los Reglamentos, subsanando así las deficiencias de las normativas y del control de su cumplimiento. En concreto, se han actualizado los requisitos del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 para ejercer la profesión de transportista por carretera, con objeto de luchar contra las empresas ficticias y la competencia desleal. Asimismo, se han ampliado las normas sobre cabotaje del Reglamento (CE) n.º 1072/2009 para evitar que sean objeto de abuso. En ambos Reglamentos se han proporcionado aclaraciones adicionales acerca de las normas de control pertinentes y se facilitará la cooperación administrativa entre las autoridades competentes de los diversos Estados miembros, para así asegurar la igualdad de condiciones y de control del cumplimiento de todos los transportistas en todos los Estados miembros.

(¹) Documento 15084/18.

(²) Documento 15085/19.

(³) Documento 5424/20 + ADD 1-4.

III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN DEL CONSEJO EN PRIMERA LECTURA

A) *Consideraciones generales*

10. Basándose en la propuesta de la Comisión, el Parlamento Europeo y el Consejo han mantenido negociaciones con vistas a celebrar un acuerdo en la fase correspondiente a la posición del Consejo en primera lectura. El texto del proyecto de posición del Consejo refleja plenamente el acuerdo transaccional alcanzado entre los dos colegisladores.

B) *Principales cuestiones estratégicas*

11. El acuerdo transaccional que se refleja en la posición del Consejo en primera lectura contiene los siguientes elementos principales:

a) **Vehículos comerciales ligeros de entre 2,5 y 3,5 toneladas [Reglamento (CE) n.º 1071/2009 y Reglamento (CE) n.º 1072/2009]**

12. La Comisión propuso inicialmente fijar la obligatoriedad de determinadas normas con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1071/2009 para los transportistas que operen solamente con vehículos comerciales ligeros cuyo peso autorizado no supere las 3,5 toneladas; la Comisión no propuso una ampliación similar en el Reglamento (CE) n.º 1072/2009. La posición del Consejo es similar a la del Parlamento, y apoya la inclusión de dichos vehículos en el ámbito de aplicación del artículo 1, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 cuando su peso máximo autorizado, incluido el de los remolques o semirremolques, supere las 2,5 toneladas y se empleen para transportes internacionales por cuenta ajena. Por razones de coherencia, la posición del Consejo también incluye dichos vehículos en el ámbito de aplicación del artículo 1, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 1072/2009.

13. La posición del Consejo introduce un período transitorio de veintiún meses para que el ámbito de aplicación de los Reglamentos se aplique a los vehículos comerciales ligeros. Este período transitorio resultará clave para que los transportistas puedan preparar los procedimientos y trámites administrativos pertinentes para los conductores de vehículos comerciales ligeros. La Comisión también deberá aprovechar este período para adoptar actos de ejecución [con arreglo al artículo 16 del Reglamento (CE) n.º 1071/2009] en los que se detallen las funcionalidades para que los datos relacionados con (1) el número de matrícula de los vehículos de una empresa, (2) el número de personas empleadas en una empresa y (3) la clasificación de riesgos de la empresa puedan ponerse a disposición de las autoridades competentes durante los controles en carretera, una vez adoptada una fórmula común para el cálculo de la clasificación de riesgos a que se refiere el artículo 9, apartado 2, de la Directiva 2006/22/CE.

b) **Condiciones relacionadas con los requisitos para acceder a la profesión de transportista por carretera [Reglamento (CE) n.º 1071/2009]**

14. La posición del Consejo confirma la necesidad de modificar tres de los cuatro requisitos para acceder a la profesión de transportista por carretera, según la propuesta de la Comisión, con el fin de asegurar una competencia leal y el correcto funcionamiento del mercado único del transporte por carretera.

15. En relación con el requisito de establecimiento, el Consejo está de acuerdo en la necesidad de asegurar un vínculo más claro entre las operaciones de la empresa y el Estado miembro en el que esta esté establecida. La Comisión propuso añadir dos criterios adicionales a los tres existentes. La posición del Consejo incluye dos criterios obligatorios adicionales, con lo que será necesario cumplir con un total de siete criterios con arreglo al artículo 5. No se mantuvieron las propuestas del Parlamento con arreglo a las enmiendas 130, 131, 132 y 133, puesto que en la lista final de criterios ya se daba suficiente cobertura a la mayoría de los elementos de esas propuestas. La posición del Consejo también comprende dos criteriosopcionales que los Estados miembros pueden imponer a las empresas de transporte.

16. Basándose en la posición del Parlamento (enmienda 128), el Consejo acuerda incluir una disposición en el artículo 5 que obligue a las empresas a asegurarse de que los vehículos utilizados en el transporte internacional regresan a uno de los centros de operaciones de la empresa al menos en un plazo de ocho semanas; en un principio, el Parlamento había previsto que el regreso se produjera cada cuatro semanas. La Comisión aceptó esta disposición con el fin de alcanzar un compromiso general, pero formuló una declaración en la que lamentaba este aspecto del acuerdo, puesto que estos regresos podrían dar lugar a ineficiencias en el sistema de transporte y a un aumento de emisiones, contaminación y congestión innecesarias.

17. El Consejo está de acuerdo en términos generales con la propuesta de la Comisión de aclarar y armonizar en mayor medida la evaluación de la honorabilidad. Además de los cambios en la redacción de los apartados 1 y 2 del artículo 6, el Consejo aceptó la propuesta del Parlamento (enmienda 134) de incluir el cabotaje no autorizado en la lista de infracciones penales graves o infracciones graves enumeradas en el apartado 1, párrafo tercero, letra b). La posición del Consejo establece que la Comisión debe adoptar actos de ejecución de conformidad con el procedimiento de examen para elaborar una lista de categorías, tipos y niveles de gravedad de las infracciones graves que, junto con las categorías y tipos enumerados en el anexo IV, puedan acarrear la pérdida de la honorabilidad.
 18. El Consejo está de acuerdo con la propuesta de la Comisión de introducir en el artículo 7 unas condiciones específicas y menos exigentes por lo que respecta a la capacidad financiera para aquellos operadores que exploten únicamente vehículos comerciales ligeros. Para facilitar la entrada en el mercado de empresas de reciente creación, el Consejo propone aclarar los medios mediante los cuales las empresas pueden demostrar su capacidad financiera.
 19. El Consejo está de acuerdo con la propuesta de la Comisión de suprimir la disposición del artículo 3, apartado 2, por la que se permite la imposición de requisitos adicionales a los cuatro requisitos que las empresas han de cumplir para ejercer la profesión de transportista por carretera. En lugar de ello, la posición del Consejo permite que los Estados miembros introduzcan requisitos específicos relacionados con los criterios de establecimiento (artículo 5, apartado 2) y los criterios sobre capacidad financiera (artículo 7), así como exenciones respecto del examen a que se refiere el artículo 8, apartado 1, para aquellas empresas de transporte por carretera que solo operen vehículos comerciales ligeros y puedan justificar su competencia profesional por su experiencia (artículo 9).
 20. En relación con la competencia profesional (artículo 8, apartado 5), el Consejo concuerda con la propuesta del Parlamento (enmienda 138) de permitir que los Estados miembros promuevan una formación periódica sobre los asuntos enumerados en el anexo I a intervalos de tres años, reduciendo el período de diez años contemplado inicialmente.
- c) **Control del cumplimiento y controles [Reglamento (CE) n.º 1071/2009 y Reglamento (CE) n.º 1072/2009]**
21. En el Reglamento (CE) n.º 1071/2009, la Comisión solo propuso la actualización del artículo 12, relativo a los controles, mientras que en el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 la Comisión propuso añadir un nuevo artículo para introducir dichos controles. El Consejo concuerda en términos generales con la importancia de los controles y del control del cumplimiento en ambos Reglamentos, y está de acuerdo en que se debe proporcionar una explicación más detallada sobre el procedimiento y los controles.
 22. En el artículo 12, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, el Consejo acuerda establecer comprobaciones periódicas de los requisitos fijados en el artículo 3. Para ello, los Estados miembros deberán estudiar la posibilidad de realizar inspecciones *in situ* en las instalaciones de la empresa y deberán tener en cuenta la clasificación de riesgos de las empresas, a partir del sistema de clasificación de riesgos establecido con arreglo a la Directiva 2006/22/CE, que también deberá cubrir todas las infracciones detalladas en el artículo 6 del Reglamento (CE) n.º 1071/2009.
 23. En el Reglamento (CE) n.º 1072/2009, el Consejo está de acuerdo con la propuesta de la Comisión de incluir un artículo 10 bis por el que se exige que los Estados miembros realicen un número mínimo de controles de transportes de cabotaje y que efectúen, al menos dos veces al año, controles en carretera concertados. A partir de una propuesta del Parlamento (enmienda 174), el Consejo está de acuerdo en que cada Estado miembro garantice la aplicación de una estrategia nacional de control, y en que dicha estrategia debe centrarse en empresas con una clasificación de alto riesgo (enmienda 175). El Consejo también está de acuerdo con la propuesta del Parlamento de incluir controles de transportes de cabotaje durante los controles previstos en la Directiva 2006/22/CE (enmienda 174). El Consejo no está de acuerdo con las enmiendas 176, 177, 178 y 179 del Parlamento, puesto que su aplicación resultaría muy difícil por cuestiones técnicas.
- d) **Inhabilitación del gestor de transporte y rehabilitación del gestor de transporte [Reglamento (CE) n.º 1071/2009]**
24. El Consejo está de acuerdo con la propuesta de la Comisión de armonización (en un año) del plazo mínimo para la posible rehabilitación de un gestor de transporte que haya perdido la honorabilidad (artículo 14). El Consejo también está de acuerdo en términos generales con una propuesta del Parlamento (enmienda 140), pero decidió ser más concreto e incluir en el Reglamento el requisito de que el gestor de transporte que haya perdido la honorabilidad acredite haber seguido una formación mínima o haber superado un examen en el que demuestre sus conocimientos de las materias enumeradas en la parte I del anexo I, y no dar instrucciones a la Comisión para que elabore una lista de medidas de rehabilitación.

e) Cooperación administrativa [Reglamento (CE) n.º 1071/2009]

25. El Consejo está de acuerdo con la propuesta de la Comisión de incluir elementos adicionales en los registros electrónicos nacionales (artículo 16) y de proporcionar más detalles sobre la cooperación administrativa entre Estados miembros (artículo 18). Estos elementos deben permitir un mejor control del cumplimiento de las normas modificadas.
26. El Consejo está de acuerdo en añadir tres de las cuatro categorías de información que la Comisión ha propuesto añadir en los registros electrónicos nacionales (artículo 16, apartado 2): (1) el número de matrícula de los vehículos a disposición de la empresa, (2) el número de personas empleadas en la empresa y (3) la clasificación de riesgos de la empresa. El Parlamento (enmienda 143) también propuso incluir los contratos laborales en los registros, pero el Consejo no dio su acuerdo. El Consejo está de acuerdo con el Parlamento (enmienda 148) en que esta nueva información debe estar a disposición de las autoridades competentes durante los controles en carretera; el Consejo no está de acuerdo con el Parlamento (enmienda 148) en que esto se deba realizar mediante un acto delegado, y en su lugar propone facultar a la Comisión para que lo haga mediante poderes de ejecución.
27. El Consejo aprueba en el artículo 16, apartado 2, que la autoridad a la que se solicita la información facilite la información solicitada en relación con las infracciones graves [letra e)] y el nombre de las personas inhabilitadas [letra f)] en un plazo de cinco días, en lugar del plazo anterior de treinta días.
28. El Consejo está de acuerdo en fijar los términos de la cooperación administrativa entre Estados miembros con mayor detalle, tal como se contempla en el artículo 18. El Consejo está de acuerdo en establecer claramente el principio de cooperación estrecha y rápida (artículo 18, apartado 2), según la propuesta del Parlamento (enmienda 149). En el artículo 18, apartado 5, la posición del Consejo establece un plazo máximo (de treinta días) para que los Estados miembros respondan a una solicitud motivada; los Estados miembros podrán fijar un plazo más corto de mutuo acuerdo. Asimismo, en el artículo 18, apartado 7, el Consejo opina que un Estado miembro debe poder pedir la motivación pertinente al Estado miembro solicitante en un plazo de diez días desde la presentación de la solicitud inicial. Durante este mismo plazo, el Estado miembro que reciba la solicitud también puede informar al Estado miembro solicitante acerca de posibles problemas que esta plantee, para así solucionar las eventuales dificultades que se presenten. También se puede solicitar a la Comisión que adopte las medidas adecuadas. Por último, el Consejo está de acuerdo en incluir las disposiciones que figuran en el artículo 18, apartado 9, sobre aspectos relacionados con la protección de datos y sobre el hecho de que dicha cooperación administrativa ha de prestarse gratuitamente, y se ha aclarado que la presentación de una solicitud de información no impedirá que las autoridades competentes adopten medidas para investigar y prevenir presuntas infracciones del Reglamento.
29. En el artículo 18, apartado 8, la posición del Consejo explica que se tendrán que emplear tanto el sistema de intercambio de mensajes ERRU (Registro Europeo de Empresas de Transporte por Carretera) para condenas y sanciones para infracciones graves como el IMI (Sistema de Información del Mercado Interior) para facilitar la cooperación administrativa y la asistencia mutua. A tal fin, el Consejo propone modificar el Reglamento IMI [Reglamento (UE) n.º 1024/2012] para que el Reglamento (UE) n.º 1071/2009 entre en el ámbito del Reglamento IMI y para modificar el título del acto modificativo según corresponda. Ambos sistemas tendrán que utilizarse de forma paralela y complementaria, en función de la información que se deba intercambiar, y por ello el Consejo no pudo aceptar la propuesta del Parlamento que figura en la enmienda 150 de poner en práctica la cooperación administrativa solo a través del Sistema de Información del Mercado Interior (IMI).
30. Se descartó la propuesta del Parlamento de incluir una disposición detallada y medidas de acompañamiento para facilitar en mayor medida la cooperación administrativa (enmienda 155), puesto que se hizo evidente que existen suficientes elementos en el Reglamento para asegurar una buena cooperación.

f) Operaciones de transportes de cabotaje [Reglamento (CE) n.º 1072/2009]

31. La Comisión propuso facilitar el control del cumplimiento de las normas de cabotaje que figuran en el artículo 8 suprimiendo del número máximo de operaciones de transporte de cabotaje y reduciendo el número máximo de días para efectuarlas. El Consejo no está de acuerdo con la propuesta de la Comisión sobre cabotaje y decidió mantener el modelo actual de tres operaciones de transporte de cabotaje en un plazo de siete días.

32. En el artículo 8, apartado 2 bis, de la posición del Consejo se introduce un nuevo concepto consistente en un período de transición de cuatro días después de cada operación de transporte de cabotaje en un Estado miembro. El Parlamento presentó un concepto parecido en la enmienda 170, pero finalmente se mantuvo el modelo del Consejo. El objetivo de este período de transición consiste en garantizar que las operaciones de transporte de cabotaje no se realicen de tal manera que se produzca una actividad permanente o continua en el Estado miembro en el que se lleve a cabo el transporte de cabotaje.
33. El Consejo está de acuerdo con la propuesta de la Comisión y del Parlamento (enmienda 171) de aclarar en el artículo 8, apartado 3, la necesidad de que el transportista presente pruebas claras para demostrar el cumplimiento de las normas de cabotaje, que dichas pruebas se puedan presentar también de manera electrónica y que en caso pertinente el conductor pueda ponerse en contacto con la sede central para solicitar ayuda para aportar las pruebas.
34. A partir de una idea inicial del Parlamento (enmienda 164), el artículo 10 de la posición del Consejo introduce la opción de que los Estados miembros apliquen normas de cabotaje a las operaciones de transporte combinado, tal como se contempla en la Directiva 92/106/CEE. La Comisión aceptó esta disposición con el fin de alcanzar un compromiso general, pero formuló una declaración en la que lamentaba este aspecto del acuerdo, puesto que podría limitar la eficacia del apoyo a operaciones de transporte multimodal de mercancías.

g) **Responsabilidad [Reglamento (CE) n.º 1072/2009]**

35. El Consejo está de acuerdo con la propuesta de la Comisión de introducir un artículo 14 bis para especificar que los Estados miembros deben establecer el régimen de sanciones aplicables a aquellos cargadores, intermediarios, contratistas y subcontratistas que supieran o, a la vista de todas las circunstancias pertinentes hubieran debido saber, que los servicios de transporte que han contratado infringían lo dispuesto en el Reglamento.

h) **Ejercicio de la delegación y procedimiento de comité [Reglamento (CE) n.º 1071/2009 y Reglamento (CE) n.º 1072/2009]**

36. Aunque la Comisión proponía que se le confirieran competencias para adoptar actos delegados en los artículos 6 y 8 del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, el Consejo solo está de acuerdo en conferirle dichas competencias en virtud del artículo 8, apartado 9. El Consejo está de acuerdo en conferir competencias a la Comisión para adoptar actos de ejecución para elaborar una lista de categorías, tipos y niveles de gravedad de las infracciones graves en virtud del artículo 6.
37. En su propuesta por la que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1072/2009, la Comisión propuso introducir la competencia para adoptar actos delegados. La posición del Consejo confiere competencias a la Comisión para adoptar actos delegados, pero solo según se detalla en el artículo 4, apartado 4, y en el artículo 5, apartado 4, y no para adaptar el período de validez de una licencia comunitaria (artículo 4, apartado 2), como había propuesto la Comisión.

i) **Informes y revisión [Reglamento (CE) n.º 1071/2009 y Reglamento (CE) n.º 1072/2009]**

38. A fin de que la Comisión pueda evaluar el funcionamiento de los Reglamentos modificados, la posición del Consejo refleja lo que solicitó también el Parlamento, y proporciona unas directrices más claras sobre los informes que debe realizar la Comisión, el plazo en que se espera que lo haga y la información que los Estados miembros deben compartir con ella.
39. En el artículo 26 del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 se ha mantenido la esencia de las enmiendas del Parlamento (enmiendas 156, 157, 158, 159, 160, 161 y 162). El Consejo también está de acuerdo con la propuesta del Parlamento (enmienda 163) de que se elabore un informe detallado sobre la cooperación administrativa entre Estados miembros.

40. Según la propuesta del Parlamento (enmienda 182), el Consejo está de acuerdo en que los Estados miembros han de informar a la Comisión sobre sus estrategias nacionales de control del cumplimiento con arreglo al artículo 17, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 1072/2009. El Consejo también está de acuerdo con el Parlamento (enmienda 183) en que la Comisión debe elaborar un informe sobre la situación del mercado del transporte por carretera de la Unión (artículo 17, apartado 4).

41. El Consejo está de acuerdo con el Parlamento en incluir una cláusula de revisión para ambos Reglamentos.

j) **Otros elementos de la posición del Consejo:**

- a) Se suprime el artículo 11, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, puesto que ha quedado obsoleto;
- b) se añade una aclaración en el anexo IV del Reglamento (CE) n.º 1071/2009;
- c) en el artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 1072/2009, la posición del Consejo explica cómo se deben mencionar los vehículos comerciales en la licencia comunitaria.

k) **Otras propuestas de la Comisión o enmiendas del Parlamento que no están incluidas en la posición del Consejo en primera lectura**

42. Se trata en particular de:

- a) una referencia al transporte de paletas o contenedores vacíos en el artículo 1 del Reglamento (CE) n.º 1072/2009;
- b) un cambio en la definición de «transportes de cabotaje» en el artículo 2 del Reglamento (CE) n.º 1072/2009;
- c) una definición de «tránsito» en el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 (enmienda 167), puesto que este aspecto entra en el ámbito de la propuesta por la que se establecen 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;
- d) la propuesta del Parlamento (enmienda 58) de que la instalación de tacógrafos inteligentes debe ser uno de los requisitos para obtener una licencia comunitaria (artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 1072/2009), puesto que este aspecto entra en el ámbito de la propuesta por la que se modifica el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que se refiere al desplazamiento por medio de tacógrafos;
- e) la enmienda 172 del Parlamento al artículo 9 del Reglamento (CE) n.º 1072/2009 relativa a los salarios y las vacaciones anuales retribuidas, puesto que este aspecto entra en el ámbito de la propuesta por la que se establecen 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.

IV. CONCLUSIÓN

43. La posición del Consejo en primera lectura refleja plenamente el acuerdo transaccional alcanzado en las negociaciones entre el Consejo y el Parlamento Europeo, facilitado por la Comisión. Este acuerdo transaccional queda ratificado mediante la carta de la presidenta de la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) del Parlamento Europeo dirigida al presidente del Comité de Representantes Permanentes (23 de enero de 2020). En dicha carta, la presidenta indica que recomendará a los miembros de la Comisión TRAN, y posteriormente al Pleno, que acepten la posición del Consejo en primera lectura sin enmiendas en la segunda lectura del Parlamento Europeo, previa formalización del texto por los juristas-lingüistas de ambas instituciones.

44. Por consiguiente, el Consejo considera que su posición en primera lectura constituye un resultado equilibrado y que, una vez adoptados, los Reglamentos modificados mejorarán el funcionamiento del mercado único del transporte por carretera y contribuirán a asegurar una igualdad de condiciones en el sector del transporte por carretera, gracias a la mayor claridad de las normas y a la mejora de la cooperación entre autoridades, que permitirán reforzar las medidas de control y el control del cumplimiento.

ISSN 1977-0928 (edición electrónica)
ISSN 1725-244X (edición papel)



Oficina de Publicaciones de la Unión Europea
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

ES