

Diario Oficial de la Unión Europea

C 149



Edición
en lengua española

Comunicaciones e informaciones

63.º año

5 de mayo de 2020

Sumario

III *Actos preparatorios*

Consejo

2020/C 149/01	Posición (UE) N.º 4/2020 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y por la que se modifican la Directiva 2006/22/CE en lo que respecta a los requisitos de control del cumplimiento y el Reglamento (UE) n.º 1024/2012	
	Adoptada por el Consejo el 7 de abril de 2020	1
2020/C 149/02	Exposición de motivos del Consejo: Posición (UE) n.º 4/2020 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y por la que se modifican la Directiva 2006/22/CE en lo que respecta a los requisitos de control del cumplimiento y el Reglamento (UE) n.º 1024/2012	18

ES

III

(Actos preparatorios)

CONSEJO

POSICIÓN (UE) N.º 4/2020 DEL CONSEJO EN PRIMERA LECTURA

con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y por la que se modifican la Directiva 2006/22/CE en lo que respecta a los requisitos de control del cumplimiento y el Reglamento (UE) n.º 1024/2012

Adoptada por el Consejo el 7 de abril de 2020

(2020/C 149/01)

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) Con el fin de crear un sector del transporte por carretera seguro, eficiente y socialmente responsable es necesario garantizar, por un lado, unas condiciones adecuadas de trabajo y de protección social para los conductores y, por otro, unas condiciones apropiadas para las empresas y para una competencia leal entre los transportistas por carretera (en lo sucesivo, «transportistas»). Dado el alto grado de movilidad de los trabajadores en el sector del transporte por carretera, se necesitan normas sectoriales específicas a fin de garantizar un equilibrio entre la libertad de los transportistas para prestar servicios transfronterizos, la libre circulación de mercancías, unas condiciones laborales adecuadas y protección social para los conductores.
- (2) Dada el grado elevado de movilidad inherente a los servicios de transporte por carretera, se debe prestar una atención especial a que se garantice que los conductores disfruten de los derechos que les asisten y que los transportistas, que en su mayoría son pequeñas empresas, no tengan que hacer frente a barreras administrativas desproporcionadas o controles discriminatorios que restrinjan indebidamente su libertad de prestar servicios transfronterizos. Por la misma razón, cualquier normativa nacional que se aplique al transporte por carretera debe ser proporcionada y debe asimismo estar justificada, teniendo en cuenta la necesidad de garantizar unas condiciones adecuadas de trabajo y de protección social para los conductores y de facilitar el ejercicio de la libre prestación de servicios de transporte por carretera basado en una competencia leal entre transportistas nacionales y extranjeros.

⁽¹⁾ DO C 197 de 8.6.2018, p. 45.

⁽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) y posición del Consejo en primera lectura de 7 de abril de 2020. Posición del Parlamento Europeo de ... (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de ...

- (3) El equilibrio entre la mejora de las condiciones sociales y laborales de los conductores y la facilitación del ejercicio de la libre prestación de servicios de transporte por carretera basados en una competencia leal entre transportistas nacionales y extranjeros es crucial para el buen funcionamiento del mercado interior.
- (4) Tras la evaluación de la eficacia y la eficiencia de la actual legislación social de la Unión en el sector del transporte por carretera, se han observado algunas lagunas en las disposiciones vigentes y deficiencias en el control de su cumplimiento, como es el caso del uso de empresas buzón. Hay además una serie de discrepancias entre los Estados miembros en la interpretación, aplicación y ejecución de dichas disposiciones, lo que ha generado una enorme carga administrativa para conductores y transportistas. Esto crea inseguridad jurídica, siendo perjudicial para las condiciones sociales y laborales de los conductores y para las condiciones de competencia leal aplicables a los transportistas del sector.
- (5) Con objeto de asegurar la correcta aplicación de la Directiva 96/71/CE ⁽⁴⁾ y la Directiva 2014/67/UE ⁽⁵⁾ del Parlamento Europeo y del Consejo, se deben reforzar los controles y la cooperación en el ámbito de la Unión para luchar contra el fraude relativo al desplazamiento de conductores.
- (6) En su propuesta de 8 de marzo de 2016 para la revisión de la Directiva 96/71/CE, la Comisión reconoció que la aplicación de dicha Directiva planteaba problemas y dificultades de carácter jurídico en el sector del transporte por carretera, caracterizado por su gran movilidad, e indicó que la mejor manera de resolver esos problemas sería mediante una legislación específica para el sector del transporte por carretera.
- (7) Con el fin de garantizar una aplicación eficaz y proporcionada de la Directiva 96/71/CE en el sector del transporte por carretera, es necesario establecer normas sectoriales específicas que reflejen las particularidades de la gran movilidad de los trabajadores en el citado sector y que ofrezcan un equilibrio entre la protección social de los conductores y la libertad de los transportistas para prestar servicios transfronterizos. Las disposiciones de la Directiva 96/71/CE relativas al desplazamiento de trabajadores así como las disposiciones de la Directiva 2014/67/UE relativas al control de su cumplimiento se aplican al sector del transporte por carretera y deben supeditarse a las normas específicas fijadas en la presente Directiva.
- (8) Dada la gran movilidad del sector del transporte, los conductores no suelen desplazarse a otro Estado miembro al amparo de contratos de servicio durante períodos de tiempo prolongados, tal como sucede en ocasiones en otros sectores. Por consiguiente, se deben aclarar las circunstancias en las que a tales conductores no se les aplican las normas sobre desplazamientos de larga duración de la Directiva 96/71/CE.
- (9) Las normas sectoriales específicas equilibradas en materia de desplazamiento deben basarse en la existencia de un vínculo suficiente entre el conductor y el servicio prestado y el territorio de un Estado miembro de acogida. Para facilitar el control del cumplimiento de dichas normas debe distinguirse entre los diferentes tipos de operaciones de transporte en función del grado de vinculación con el territorio del Estado miembro de acogida.
- (10) Cuando un conductor efectúa operaciones de transporte bilateral desde el Estado miembro en cuyo territorio esté establecida la empresa (en lo sucesivo, «Estado miembro de establecimiento») hasta el territorio de otro Estado miembro o de un tercer país, o de vuelta al Estado miembro de establecimiento, la naturaleza del servicio está estrechamente vinculada al Estado miembro de establecimiento. Es posible que un conductor efectúe varias operaciones de transporte bilateral durante un solo viaje. Constituiría una restricción desproporcionada a la libertad de prestación de servicios de transporte por carretera transfronterizos si se aplicaran a dichas operaciones bilaterales las normas sobre el desplazamiento y, por consiguiente, las condiciones de trabajo y empleo garantizadas en el Estado miembro de acogida.
- (11) Debe precisarse que el transporte internacional en tránsito a través del territorio de un Estado miembro no constituye una situación de desplazamiento. Tales operaciones se caracterizan por el hecho de que el conductor pasa por el Estado miembro sin cargar o descargar mercancías y sin recoger o dejar pasajeros y por ello no hay un vínculo significativo entre las actividades del conductor y el Estado miembro por el que transita. En la calificación como tránsito de la presencia del conductor en un Estado miembro no inciden por tanto las paradas, por ejemplo, por motivos de higiene.

⁽⁴⁾ Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1996, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios (DO L 18 de 21.1.1997, p. 1).

⁽⁵⁾ Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, relativa a la garantía de cumplimiento de la Directiva 96/71/CE, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios, y por la que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior («Reglamento IML») (DO L 159 de 28.5.2014, p. 11).

- (12) Cuando el conductor efectúe una operación de transporte combinado, la naturaleza del servicio prestado durante las partes inicial o final del recorrido por carretera está estrechamente vinculada al Estado miembro de establecimiento si el recorrido en sí mismo constituye una operación de transporte bilateral. Por el contrario, cuando la operación de transporte durante el recorrido por carretera se realiza dentro del Estado miembro de acogida o como una operación de transporte internacional no bilateral, existe un vínculo suficiente con el territorio de un Estado miembro de acogida y por consiguiente se deben aplicar las normas en materia de desplazamiento.
- (13) Cuando un conductor realiza otros tipos de operaciones, en particular transportes de cabotaje u operaciones de transporte internacional no bilateral, se da un vínculo suficiente con el territorio de un Estado miembro de acogida en ese Estado miembro. El vínculo existe en el caso de los transportes de cabotaje tal como se definen en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009 ⁽⁶⁾ y (CE) n.º 1073/2009 ⁽⁷⁾ del Parlamento Europeo y del Consejo, ya que todo el transporte se realiza en un Estado miembro de acogida y el servicio está por tanto estrechamente vinculado al territorio del Estado miembro de acogida. Las operaciones de transporte internacional no bilateral se caracterizan por el hecho de que el conductor efectúa un transporte internacional fuera del Estado miembro de establecimiento de la empresa que realiza el desplazamiento. De este modo, los servicios realizados están más vinculados con los Estados miembros de acogida de que se trate que con el Estado miembro de establecimiento. En estos casos, solo se requieren normas sectoriales específicas por lo que respecta a los requisitos administrativos y las medidas de control.
- (14) Los Estados miembros deben garantizar que, de conformidad con la Directiva 2014/67/UE, se den a conocer de una manera accesible y transparente a las empresas de transporte procedentes de otros Estados miembros y a los conductores desplazados las condiciones de trabajo y empleo a las que se refiere el artículo 3 de la Directiva 96/71/CE que están establecidas en las disposiciones legales, reglamentarias o administrativas nacionales o en los convenios colectivos o laudos arbitrales que hayan sido declarados universalmente aplicables o sean aplicados de otra forma en sus territorios con arreglo al artículo 3, apartados 1 y 8, de la Directiva 96/71/CE. Lo anterior debe incluir, cuando proceda, dichas condiciones de trabajo y empleo establecidas en convenios colectivos que sean de aplicación general a todas las empresas similares de la zona geográfica de que se trate. La información pertinente debe incluir, en particular, los elementos constitutivos de la remuneración que sean obligatorios en virtud de dichos instrumentos. En consonancia con la Directiva 2014/67/UE, se debe procurar la participación de los interlocutores sociales.
- (15) Los transportistas de la Unión se enfrentan a una creciente competencia por parte de transportistas con sede en terceros países. Resulta por ello de vital importancia que se garantice que no se discrimina a los transportistas de la Unión. Con arreglo al artículo 1, apartado 4, de la Directiva 96/71/CE, las empresas establecidas en un Estado que no sea miembro no deben obtener un trato más favorable que las empresas establecidas en un Estado miembro. Este principio también se debe aplicar en relación con las normas específicas sobre el desplazamiento contempladas en la presente Directiva. Debe aplicarse, en particular, cuando transportistas de terceros países llevan a cabo operaciones de transporte con arreglo a acuerdos bilaterales o multilaterales que den acceso al mercado de la Unión.
- (16) El sistema de cuotas multilaterales de la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (CEMT) constituye uno de los principales instrumentos reguladores del acceso al mercado de la Unión por parte de transportistas de terceros países y del acceso a los mercados de terceros países por parte de los transportistas de la Unión. El número de permisos asignados a cada país miembro de la CEMT se decide con una periodicidad anual. Los Estados miembros deben respetar su obligación de no discriminar a las empresas de la Unión, también al negociar las condiciones de acceso al mercado de la Unión en el marco de la CEMT.
- (17) Corresponde a la Unión, como parte de sus competencias externas exclusivas, la competencia para negociar y celebrar el Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR). De conformidad con el artículo 2, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁸⁾, la Unión debe adaptar los mecanismos de control que se pueden emplear para verificar el respeto de las normas sociales nacionales y de la Unión por parte de los transportistas de terceros países a los mecanismos que se aplican a los transportistas de la Unión.
- (18) Se han experimentado también dificultades en la aplicación de las normas sobre el desplazamiento de trabajadores establecidas en la Directiva 96/71/CE y de las normas sobre los requisitos administrativos establecidas en la Directiva 2014/67/UE al sector del transporte por carretera, caracterizado por su gran movilidad. La falta de coordinación de las medidas nacionales sobre la aplicación y el control del cumplimiento de las disposiciones en materia de desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera ha generado inseguridad jurídica

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

⁽⁸⁾ 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).

y una importante carga administrativa para los transportistas de la Unión no residentes. Ello ha dado lugar a restricciones indebidas de la libertad de prestación de servicios de transporte por carretera transfronterizos, lo que ha tenido efectos colaterales negativos en el empleo y en la competitividad de los transportistas. Es necesario por ello armonizar los requisitos administrativos y las medidas de control. Lo anterior también evitaría que los transportistas sufran retrasos innecesarios.

- (19) A fin de garantizar un control eficaz y eficiente del cumplimiento de las normas sectoriales específicas sobre el desplazamiento de trabajadores y evitar una carga administrativa desproporcionada para los transportistas de la Unión no residentes, deben establecerse requisitos administrativos y medidas de control específicos en el sector del transporte por carretera, aprovechando al máximo instrumentos de control como el tacógrafo digital. Con el fin de supervisar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la presente Directiva y en la Directiva 96/71/CE, y al mismo tiempo reducir la complejidad de esta tarea, debe permitirse que los Estados miembros únicamente impongan a los transportistas los requisitos administrativos y medidas de control especificados en la presente Directiva que están adaptadas al sector del transporte por carretera.
- (20) Las empresas de transporte necesitan seguridad jurídica con respecto a las normas y los requisitos que han de cumplir. Esas normas y requisitos han de ser claros, comprensibles y de fácil acceso para las empresas de transporte, y deben permitir la realización de controles efectivos. Es importante que las nuevas normas no introduzcan cargas administrativas innecesarias y que tengan debidamente en cuenta los intereses de las pequeñas y medianas empresas.
- (21) La carga administrativa y las tareas de gestión de documentos para los conductores deben ser razonables. Por consiguiente, si bien determinados documentos deben estar disponibles en el vehículo para su inspección durante los controles en carretera, otros deben facilitarlos los transportistas y, de ser necesario, las autoridades competentes del Estado miembro de establecimiento del transportista, a través de la interfaz pública conectada al Sistema de Información del Mercado Interior (IMI) establecido por el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁹⁾. Las autoridades competentes deben utilizar el marco de asistencia mutua entre Estados miembros que figura en la Directiva 2014/67/UE.
- (22) Para facilitar el control del cumplimiento de las normas sobre el desplazamiento establecidas en la presente Directiva, los transportistas deben presentar una declaración de desplazamiento a las autoridades competentes de los Estados miembros a los que desplazan conductores.
- (23) A fin de reducir la carga administrativa para los transportistas es necesario simplificar el proceso de envío y actualización de las declaraciones de desplazamiento. Por consiguiente, la Comisión debe desarrollar una interfaz pública multilingüe a la que tengan acceso los transportistas y a través de la cual puedan presentar y actualizar la información relativa al desplazamiento y presentar cualquier otra documentación pertinente al IMI, en caso necesario.
- (24) En vista de que en algunos Estados miembros los interlocutores sociales desempeñan un papel crucial en el cumplimiento de la legislación social en el sector del transporte por carretera, los Estados miembros deben poder facilitar a los interlocutores sociales nacionales la información pertinente compartida a través del IMI, con el único fin de comprobar el cumplimiento de las normas sobre el desplazamiento, al tiempo que se respeta el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁰⁾. La información pertinente debe facilitarse a los interlocutores sociales por cauces distintos del IMI.
- (25) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para especificar las funcionalidades de la interfaz pública conectada al IMI. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹¹⁾.

⁽⁹⁾ Reglamento (UE) n.º 1024/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior y por el que se deroga la Decisión 2008/49/CE de la Comisión («Reglamento IMI») (DO L 316 de 14.11.2012, p. 1).

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

⁽¹¹⁾ Reglamento (UE) 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).

- (26) Para mejorar la seguridad vial, proteger las condiciones de trabajo de los conductores y evitar el falseamiento de la competencia derivado del incumplimiento es fundamental garantizar un control adecuado, eficaz y coherente del cumplimiento de las normas sobre el tiempo de trabajo y de descanso. Es deseable por tanto hacer extensivo el ámbito de aplicación de los requisitos uniformes vigentes sobre el control del cumplimiento establecidos en la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹²⁾ al control del cumplimiento de las disposiciones sobre el tiempo de trabajo establecidas en la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹³⁾.
- (27) Habida cuenta de las series de datos necesarias para controlar el cumplimiento de las normas sobre el tiempo de trabajo establecidas en la Directiva 2002/15/CE, el alcance de los controles en carretera depende del desarrollo y la introducción de tecnología que permita abarcar un período de tiempo suficiente. Los controles en carretera se deben limitar a aquellos aspectos que se pueden comprobar eficientemente mediante el tacógrafo y el aparato de control a bordo correspondiente, mientras que los controles exhaustivos únicamente deben efectuarse en los locales de las empresas.
- (28) Los controles en carretera se deben efectuar con rapidez y eficacia, a fin de que se realicen en el menor tiempo posible y con el menor retraso para el conductor, y debe distinguirse claramente entre las obligaciones de los transportistas y las de los conductores.
- (29) La cooperación entre las autoridades de control de los Estados miembros debe impulsarse mediante controles concertados, que los Estados miembros tratarán de hacer extensivos a los controles en los locales de las empresas. La Autoridad Laboral Europea, cuyo ámbito de actividades establecido en el artículo 1, apartado 4, del Reglamento (UE) 2019/1149 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁴⁾ abarca la Directiva 2006/22/CE, puede desempeñar una función importante a la hora de ayudar a los Estados miembros en la realización de controles concertados y podría respaldar los esfuerzos en materia de educación y formación.
- (30) La cooperación administrativa entre los Estados miembros con respecto a la aplicación de las normas sociales en el sector del transporte por carretera se ha revelado insuficiente, lo que hace más difícil, ineficaz e incoherente el control del cumplimiento de la legislación a través de las fronteras. Es necesario, pues, establecer un marco para lograr una comunicación eficaz y la asistencia mutua, en el que se incluya el intercambio de datos sobre infracciones y de información sobre buenas prácticas en materia de control del cumplimiento.
- (31) Con objeto de fomentar una cooperación administrativa y un intercambio de información eficaces, en el Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁵⁾ se exige a los Estados miembros que interconecten sus registros electrónicos nacionales (REN) a través del sistema del Registro Europeo de Empresas de Transporte por Carretera (ERRU). Debe ampliarse la información accesible a través de dicho sistema en los controles en carretera.
- (32) Para facilitar y mejorar la comunicación entre los Estados miembros, asegurar una aplicación más uniforme de las normas sociales en el sector del transporte y facilitar el cumplimiento por parte de los transportistas de los requisitos administrativos en caso de desplazamiento de conductores, la Comisión debe desarrollar uno o más módulos nuevos para el IMI. Es importante que el IMI permita comprobar la validez de las declaraciones de desplazamiento durante los controles en carretera.
- (33) El intercambio de información en el marco de una eficaz cooperación administrativa y asistencia mutua entre los Estados miembros debe cumplir las normas sobre protección de datos personales establecidas en los Reglamentos (UE) 2016/679 y (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁶⁾. El intercambio de información a través del IMI también debe ser conforme con el Reglamento (UE) n.º 1024/2012.

⁽¹²⁾ Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) n.º 3820/85 y (CEE) n.º 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 35).

⁽¹³⁾ Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera (DO L 80 de 23.3.2002, p. 35).

⁽¹⁴⁾ 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).

⁽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 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

⁽¹⁶⁾ Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2018, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones, órganos y organismos de la Unión, y a la libre circulación de esos datos, y por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 45/2001 y la Decisión n.º 1247/2002/CE (DO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

- (34) A fin de mejorar la eficacia, eficiencia y coherencia del control del cumplimiento, es deseable desarrollar las características y ampliar el uso de los sistemas nacionales de clasificación de riesgos vigentes. El acceso a los datos de los sistemas de clasificación de riesgos permitiría a las autoridades de control competentes de los Estados miembros de que se trate centrar mejor los controles en los transportistas incumplidores. La existencia de una fórmula común para calcular la clasificación de riesgos de una empresa de transporte ha de contribuir a un trato más equitativo de los transportistas durante los controles.
- (35) Como consecuencia de la entrada en vigor del Tratado de Lisboa, las competencias conferidas a la Comisión en virtud de la Directiva 2006/22/CE deben adaptarse a los artículos 290 y 291 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).
- (36) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución de la Directiva 2006/22/CE, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para incrementar el porcentaje mínimo al 4 % de las jornadas de trabajo de los conductores de vehículo controlados por los Estados miembros; para aclarar en mayor medida las definiciones de las categorías de estadísticas recabadas; para designar un organismo para fomentar activamente el intercambio de datos, experiencia y conocimientos entre los Estados miembros; para establecer una fórmula común para calcular la clasificación de riesgos de las empresas; para elaborar directrices sobre las mejores prácticas en materia de control; para establecer un método común para registrar y controlar los períodos de otro trabajo y para registrar y controlar los períodos de al menos una semana, durante los cuales el conductor esté alejado del vehículo y no pueda llevar a cabo ninguna actividad con dicho vehículo; y para fomentar un enfoque común para la aplicación de dicha Directiva, para favorecer la coherencia de los enfoques entre las autoridades de control y una interpretación armonizada del Reglamento (CE) n.º 561/2006 entre las autoridades de control y para facilitar el diálogo entre el sector del transporte y las autoridades de control. En particular, al adoptar actos de ejecución para la introducción de una fórmula común para calcular la clasificación de riesgos de las empresas, la Comisión debe velar por la igualdad de trato de las empresas al tener en cuenta los criterios especificados en la presente Directiva. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011.
- (37) A fin de reflejar la evolución de las mejores prácticas en materia de controles y equipos estándar a disposición de las unidades de control y de establecer o actualizar la medida de la gravedad de las infracciones de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 o (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁷⁾ para introducir las adaptaciones necesarias que, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE por lo que respecta a la modificación, respectivamente, de los anexos I y II de la Directiva 2006/22/CE. 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 ⁽¹⁸⁾. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.
- (38) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2006/22/CE en consecuencia.
- (39) Las empresas de transporte son las destinatarias de determinadas normas especiales en materia de desplazamiento y responden de las consecuencias de las infracciones de dichas normas que cometan. No obstante, con el fin de evitar abusos por parte de empresas que contraten servicios de transporte a transportistas de mercancías por carretera, los Estados miembros deben también establecer normas claras y predecibles sobre las sanciones impuestas a los cargadores, intermediarios, contratistas y subcontratistas en los casos en que supieran o, a la vista de todas las circunstancias pertinentes, hubieran debido saber, que los servicios de transporte que han contratado infringen las normas especiales sobre el desplazamiento.
- (40) Con objeto de garantizar condiciones de competencia leal y la igualdad de condiciones para los trabajadores y las empresas, es necesario avanzar hacia un control inteligente del cumplimiento y proporcionar todo el apoyo posible para lograr la plena introducción y utilización de sistemas de clasificación de riesgos.
- (41) La Comisión debe evaluar la repercusión de la aplicación y el cumplimiento de las normas relativas al desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera y presentar un informe sobre los resultados de dicha evaluación al Parlamento Europeo y al Consejo, junto con, en su caso, una propuesta legislativa.

⁽¹⁷⁾ 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).

⁽¹⁸⁾ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- (42) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber garantizar, por un lado, unas condiciones adecuadas de trabajo y de protección social para los conductores y, por otro, unas condiciones apropiadas para las empresas y para una competencia leal entre los transportistas, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a las dimensiones o los efectos de la presente Directiva, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con 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, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (43) Las medidas nacionales de transposición de la presente Directiva deben aplicarse a partir de los 18 meses siguientes a la fecha de la entrada en vigor de la presente Directiva. La Directiva (UE) 2018/957 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁹⁾ debe aplicarse al sector del transporte por carretera, de conformidad con el artículo 3, apartado 3, de dicha Directiva, a partir del ... [18 meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva].

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Normas específicas sobre el desplazamiento de los conductores

1. El presente artículo establece normas específicas sobre determinados aspectos de la Directiva 96/71/CE con respecto al desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera y de la Directiva 2014/67/UE con respecto a los requisitos administrativos y las medidas de control para el desplazamiento de esos conductores.
2. Tales normas específicas se aplicarán a los conductores empleados por empresas establecidas en un Estado miembro que adopten la medida transnacional contemplada en el artículo 1, apartado 3, letra a), de la Directiva 96/71/CE.
3. No obstante lo dispuesto en el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 96/71/CE, un conductor no se considerará desplazado a efectos de dicha Directiva cuando realice operaciones de transporte bilateral de mercancías.

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

A partir del ... [18 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva], fecha en que los conductores deben registrar manualmente los datos de cruce de fronteras, con arreglo al artículo 34, apartado 7, del Reglamento (UE) n.º 165/2014, los Estados miembros también aplicarán la exención 4 con respecto a las operaciones de transporte bilateral de mercancías establecida en los párrafos primero y segundo del presente apartado cuando el conductor, además de realizar una operación de transporte bilateral, lleve a cabo una actividad de carga o descarga en los Estados miembros o terceros países que atraviese, siempre que no cargue y descargue las mercancías en el mismo Estado miembro.

Cuando una operación de transporte bilateral que comience en el Estado miembro de establecimiento durante la cual no se realice otra actividad adicional vaya seguida de una operación de transporte bilateral hacia el Estado miembro de establecimiento, la exención con respecto a las actividades adicionales establecida en el párrafo tercero se aplicará como máximo a dos actividades adicionales de carga o descarga, en las condiciones establecidas en el párrafo tercero.

Las exenciones con respecto a actividades adicionales establecidas en los párrafos tercero y cuarto del presente apartado se aplicarán únicamente hasta la fecha en que los tacógrafos inteligentes que cumplen el requisito de registro de los cruces de fronteras y otras actividades adicionales a que se refiere el artículo 8, apartado 1, párrafo primero, del Reglamento (UE) n.º 165/2014 deban instalarse en los vehículos matriculados por primera vez en un Estado miembro, con arreglo al artículo 8, apartado 1, párrafo cuarto, del citado Reglamento. A partir de tal fecha, las exenciones con respecto a actividades adicionales establecidas en los párrafos tercero y cuarto del presente apartado se aplicarán únicamente a los conductores que utilicen vehículos equipados con tacógrafos inteligentes, tal como disponen los artículos 8, 9 y 10 de dicho Reglamento.

4. No obstante lo dispuesto en el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 96/71/CE, un conductor no se considerará desplazado a efectos de la Directiva 96/71/CE cuando realice operaciones de transporte bilateral de pasajeros.

⁽¹⁹⁾ Directiva (UE) 2018/957 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de junio de 2018, que modifica la Directiva 96/71/CE sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios (DO L 173 de 9.7.2018, p. 16).

A efectos de la presente Directiva, una operación de transporte bilateral en el marco del transporte internacional discrecional o regular de pasajeros, tal como se define en el Reglamento (CE) n.º 1073/2009, tendrá lugar cuando un conductor realice cualquiera de las operaciones siguientes:

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

A partir del ... [18 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva], fecha a partir de la cual los conductores deben registrar manualmente los datos de cruce de fronteras con arreglo al artículo 34, apartado 7, del Reglamento (UE) n.º 165/2014, los Estados miembros también aplicarán la exención con respecto a las operaciones de transporte bilateral de pasajeros establecida en los párrafos primero y segundo del presente apartado cuando, además de realizar una operación de transporte bilateral, el conductor recoja pasajeros una vez y/o deje pasajeros una vez en Estados miembros o terceros países que atraviese, siempre y cuando no ofrezca servicios de transporte de pasajeros entre dos lugares situados dentro del Estado miembro que atraviese. Lo anterior también será de aplicación al viaje de vuelta.

La exención con respecto a actividades adicionales establecida en el párrafo tercero del presente apartado se aplicará únicamente hasta la fecha a partir de la cual los tacógrafos inteligentes que cumplen el requisito de registro de los cruces de fronteras y otras actividades adicionales a que se refiere el artículo 8, apartado 1, párrafo primero, del Reglamento (UE) n.º 165/2014 deban instalarse en los vehículos matriculados por primera vez en un Estado miembro, con arreglo al artículo 8, apartado 1, párrafo cuarto, del citado Reglamento. A partir de esa fecha, la exención con respecto a actividades adicionales establecida en el párrafo tercero del presente apartado se aplicará únicamente a los conductores que utilicen vehículos equipados con tacógrafos inteligentes, tal como disponen los artículos 8, 9 y 10 de dicho Reglamento.

5. No obstante lo dispuesto en el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 96/71/CE, un conductor no se considerará desplazado a efectos de dicha Directiva cuando transite a través del territorio de un Estado miembro sin cargar o descargar mercancía y sin recoger ni dejar pasajeros.

6. No obstante lo dispuesto en el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 96/71/CE, un conductor no se considerará desplazado a efectos de dicha Directiva cuando esté realizando el trayecto inicial o final de una operación de transporte combinado tal como se define en la Directiva 92/106/CEE del Consejo ⁽²⁰⁾, si dicho trayecto consiste en operaciones de transporte bilateral tal como se definen en el apartado 3 del presente artículo.

7. El conductor que efectúe transportes de cabotaje, tal como se definen en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009 y (CE) n.º 1073/2009, se considerará desplazado en virtud de la Directiva 96/71/CE.

8. A efectos del artículo 3, apartado 1 bis, de la Directiva 96/71/CE, se considerará que un desplazamiento finaliza cuando el conductor deja el Estado miembro de acogida como parte de su actividad de transporte internacional de mercancías o de pasajeros. Dicho período de desplazamiento no se acumulará a períodos de desplazamiento previos en el contexto de tales operaciones internacionales realizadas por el mismo conductor o por otro conductor al que haya sustituido.

9. Los Estados miembros garantizarán que, de conformidad con la Directiva 2014/67/UE, las condiciones de trabajo y empleo a las que se refiere el artículo 3 de la Directiva 96/71/CE, que están establecidas por disposiciones legales, reglamentarias o administrativas nacionales o por convenios colectivos o laudos arbitrales que hayan sido declarados universalmente aplicables o se apliquen de cualquier otra forma en sus territorios con arreglo al artículo 3, apartados 1 y 8, de la Directiva 96/71/CE, se den a conocer de una manera accesible y transparente a las empresas de transporte procedentes de otros Estados miembros y a los conductores desplazados. La información pertinente incluirá, en particular, los elementos constitutivos de la remuneración que sean obligatorios en virtud de dichos instrumentos, y también, cuando proceda, de los convenios colectivos que sean de aplicación general a todas las empresas similares de la zona geográfica de que se trate.

10. Las empresas de transporte establecidas en un Estado que no sea miembro no obtendrán un trato más favorable que las empresas establecidas en un Estado miembro, ni siquiera cuando realicen operaciones de transporte con arreglo a acuerdos bilaterales o multilaterales que den acceso al mercado de la Unión o a partes de él.

⁽²⁰⁾ 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).

11. No obstante lo dispuesto en el artículo 9, apartados 1 y 2, de la Directiva 2014/67/UE, los Estados miembros solo podrán imponer los requisitos administrativos y las medidas de control siguientes con relación al desplazamiento de los conductores:

- a) la obligación de que el transportista establecido en otro Estado miembro envíe una declaración de desplazamiento a las autoridades nacionales competentes del Estado miembro en el que el conductor esté desplazado a más tardar al inicio del desplazamiento, utilizando un formulario multilingüe estándar de la interfaz pública conectada al Sistema de Información del Mercado Interior (IMI), establecido por el Reglamento (UE) n.º 1024/2012. Dicha declaración de desplazamiento incluirá la información siguiente:
 - i) la identidad del transportista, como mínimo en forma de número de licencia comunitaria, cuando se disponga de este número;
 - ii) los datos de contacto de un gestor de transporte o de otra persona de contacto que se halle en el Estado miembro de establecimiento para el enlace con las autoridades competentes del Estado miembro de acogida en que se presten los servicios y para el envío y la recepción de documentos o notificaciones;
 - iii) la identidad, el domicilio y el número de permiso de conducción del conductor;
 - iv) la fecha de inicio del contrato de trabajo del conductor y la legislación aplicable a dicho contrato;
 - v) las fechas previstas del inicio y de la finalización del desplazamiento;
 - vi) las matrículas de los vehículos de motor;
 - vii) el tipo de servicio de transporte prestado (transporte de mercancías, transporte de pasajeros, transporte internacional o transportes de cabotaje);
- b) la obligación para el transportista de garantizar que el conductor tenga a su disposición, en papel o en formato electrónico, y la obligación del conductor de conservar y facilitar, cuando así se solicite en el control en carretera:
 - i) una copia de la declaración de desplazamiento presentada a través del IMI;
 - ii) prueba de las operaciones de transporte que se efectúen en el Estado miembro de acogida, como la carta de porte electrónica (e-CMR) o las pruebas a que se refiere el artículo 8, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 1072/2009;
 - iii) los datos registrados por el tacógrafo y, en particular, los símbolos de país de los Estados miembros en que el conductor estuvo presente al realizar operaciones de transporte internacional por carretera o transportes de cabotaje, de conformidad con los requisitos de registro y archivo de datos establecidos en los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014;
- c) la obligación de que el transportista envíe, a través de la interfaz pública conectada al IMI, después del período de desplazamiento, a petición directa de las autoridades competentes de los Estados miembros en los que tuvo lugar el desplazamiento, copias de los documentos mencionados en la letra b), incisos ii) y iii), del presente apartado así como la documentación relativa a la remuneración del conductor correspondiente al período de desplazamiento, el contrato de trabajo o un documento equivalente con arreglo al artículo 3 de la Directiva 91/533/CEE del Consejo ⁽²¹⁾, las fichas con los horarios del conductor y la prueba de los pagos.

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

Las autoridades competentes del Estado miembro de establecimiento garantizarán que proporcionen a las autoridades competentes de los Estados miembros en los que haya tenido lugar el desplazamiento la documentación solicitada a través del IMI, en un plazo de veinticinco días hábiles a partir de la fecha de la solicitud de asistencia mutua.

Para asegurarse de que un conductor no deba ser considerado desplazado de conformidad con los apartados 3 y 4 del presente artículo, los Estados miembros solo podrán imponer como medida de control la obligación de que el conductor conserve y facilite, cuando así se le solicite en el control en carretera, la prueba en papel o en formato electrónico de los transportes internacionales pertinentes, como la carta de porte electrónica (e-CMR) o las pruebas a que se refiere el artículo 8, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 1072/2009, y los datos registrados por el tacógrafo a que se refiere la letra b), inciso iii), del presente apartado.

⁽²¹⁾ Directiva 91/533/CEE del Consejo, de 14 de octubre de 1991, relativa a la obligación del empresario de informar al trabajador acerca de las condiciones aplicables al contrato de trabajo o a la relación laboral (DO L 288 de 18.10.1991, p. 32).

12. A efectos de control, el transportista mantendrá actualizadas en la interfaz pública conectada al IMI las declaraciones de desplazamiento a que se refiere el apartado 11, letra a).

13. La información de las declaraciones de desplazamiento se guardará en el repositorio del IMI a efectos de verificación durante un período de veinticuatro meses.

El Estado miembro podrá permitir que la autoridad competente proporcione a los interlocutores sociales nacionales, por cauces distintos del IMI, la información pertinente disponible en el IMI, en la medida necesaria para comprobar el cumplimiento de la normativa de desplazamiento y de conformidad con el Derecho y prácticas nacionales, siempre que:

- a) la información esté relacionada con un desplazamiento al territorio del Estado miembro de que se trate;
- b) la información se utilice exclusivamente a efectos del control del cumplimiento de la normativa de desplazamiento; y
- c) el tratamiento de los datos se realice de acuerdo con el Reglamento (UE) 2016/679.

14. A más tardar el ...[seis meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva], la Comisión especificará, mediante un acto de ejecución, las funcionalidades de la interfaz pública conectada al IMI. Dicho acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 4, apartado 2.

15. Los Estados miembros evitarán demoras innecesarias en la aplicación de las medidas de control que puedan afectar a la duración y a las fechas previstas del desplazamiento.

16. Las autoridades competentes de los Estados miembros cooperarán estrechamente, se prestarán asistencia mutua y se proporcionarán toda la información pertinente con arreglo a las condiciones establecidas en la Directiva 2014/67/UE y el Reglamento (CE) n.º 1071/2009.

Artículo 2

Modificación de la Directiva 2006/22/CE

La Directiva 2006/22/CE queda modificada como sigue:

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

«Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 y la Directiva 2002/15/CE en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera, y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo».

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

«Artículo 1

Objeto

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

(*) Reglamento (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).

(**) Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

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

3) El artículo 2 se modifica como sigue:

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

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

b) en el apartado 3, los párrafos primero y segundo se sustituyen por el texto siguiente:

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

A partir del 1 de enero de 2012, la Comisión podrá, mediante un acto de ejecución, incrementar el porcentaje mínimo al 4 %, siempre que las estadísticas recabadas con arreglo al artículo 3 demuestren que, como media, más del 90 % de todos los vehículos controlados están equipados con un tacógrafo digital. Al adoptar esta decisión, la Comisión también tendrá en cuenta la eficacia de las medidas de aplicación existentes, en particular la disponibilidad de los datos de los tacógrafos digitales en los locales de las empresas. Dicho acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 12, apartado 2.»;

c) se inserta el apartado siguiente:

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

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

«4. La información presentada a la Comisión de conformidad con el artículo 17 del Reglamento (CE) n.º 561/2006 y el artículo 13 de la Directiva 2002/15/CE incluirá el número de conductores controlados en la carretera, el número de controles en los locales de las empresas, el número de jornadas de trabajo controladas y el número y tipo de infracciones registradas, y en ella se indicará si el transporte fue de pasajeros o de mercancías.».

4) En el artículo 3, el párrafo quinto se sustituye por el texto siguiente:

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

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

«Artículo 5

Controles concertados

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

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

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

«1. Los controles en los locales de las empresas deberán organizarse teniendo en cuenta la experiencia adquirida en relación con las diferentes clases de transporte y empresas. Se efectuarán asimismo cuando se hayan comprobado en carretera infracciones graves de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 o (UE) n.º 165/2014 o de la Directiva 2002/15/CE.».

- 7) El artículo 7 se modifica como sigue:
- a) el apartado 1 se modifica como sigue:
 - i) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) enviar los datos estadísticos bienales a la Comisión con arreglo al artículo 17 del Reglamento (CE) n.º 561/2006;»,
 - ii) se añade la letra siguiente:

«d) garantizar el intercambio de información con los demás Estados miembros, de conformidad con el artículo 8 de la presente Directiva, sobre la aplicación de las disposiciones nacionales de transposición de la presente Directiva y de la Directiva 2002/15/CE.»;
 - b) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Se fomentará activamente el intercambio de datos, experiencia y conocimientos entre los Estados miembros, principalmente, pero no de forma exclusiva, a través del Comité contemplado en el artículo 12, apartado 1, y de cualquier organismo que la Comisión podrá designar mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 12, apartado 2.».
- 8) El artículo 8 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 8

Intercambio de información

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

- a) al menos una vez cada seis meses a partir de la entrada en vigor de la presente Directiva;
- b) a petición motivada de un Estado miembro para casos individuales.

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

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

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

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

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

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

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

9) El artículo 9 se modifica como sigue:

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

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

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

b) en el apartado 2 se suprime la segunda frase;

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

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

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

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

d) se añaden los apartados siguientes:

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

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

10) El artículo 11 se modifica como sigue:

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

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

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

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

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

11) Los artículos 12 a 15 se sustituyen por el texto siguiente:

«Artículo 12

Procedimiento de comité

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

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

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

Artículo 13

Medidas de ejecución

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

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

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

Artículo 14

Negociaciones con terceros países

Desde el momento de la entrada en vigor de la presente Directiva, la Unión entablará negociaciones con los terceros países de que se trate, a fin de aplicar normas equivalentes a las establecidas en la presente Directiva.

Hasta que finalicen dichas negociaciones, los Estados miembros incluirán datos sobre las inspecciones realizadas a los vehículos de terceros países en las actas que envíen a la Comisión, tal como establece el artículo 17 del Reglamento (CE) n.º 561/2006.

Artículo 15

Actualización de los anexos

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

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

12) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 15 bis

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

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

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 9, apartado 3, y el artículo 15 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación (*).

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 9, apartado 3, y el artículo 15 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

(*) DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.».

13) El anexo I se modifica como sigue:

a) la parte A se modifica como sigue:

i) los puntos 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:

- «1) tiempos diarios y semanales de conducción, pausas y períodos de descanso diarios y semanales; también las hojas de registro de las jornadas precedentes que deben hallarse a bordo del vehículo, de conformidad con el artículo 36, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) n.º 165/2014 y/o los datos almacenados correspondientes al mismo período en la tarjeta de conductor y/o en la memoria del aparato de control, de conformidad con el anexo II de la presente Directiva, y/o impresiones en papel;
- 2) para el período mencionado en el artículo 36, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) n.º 165/2014, todos los casos en que se haya excedido la velocidad autorizada del vehículo, definidos como todos los períodos de más de un minuto durante los cuales la velocidad del vehículo exceda los 90 km/h en la categoría de vehículos N3 o los 105 km/h en la categoría de vehículos M3 (las categorías N3 y M3 tal como se definen en la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (*));

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

ii) el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:

- «4) el correcto funcionamiento del aparato de control (verificación de posibles manipulaciones del aparato y/o de la tarjeta de conductor y/o de las hojas de registro), o en su caso, la presencia de los documentos contemplados en el artículo 16, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 561/2006;»,

iii) se añade el punto siguiente:

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

b) la parte B se modifica como sigue:

i) en el párrafo primero se añaden los puntos siguientes:

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

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

«Si fuera apropiado, en caso de que se detecte una infracción los Estados miembros podrán determinar la corresponsabilidad de los agentes de la cadena de transporte, como expedidores, intermediarios o contratistas, que hubieran podido actuar como inductores o cómplices, y la comprobación de que los contratos para el suministro de transporte permiten el cumplimiento de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014.».

*Artículo 3***Modificaciones del Reglamento (UE) n.º 1024/2012**

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

- «13. Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 y la Directiva 2002/15/CE en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo (*): artículo 8.
14. Directiva (UE) 2020/... del Parlamento Europeo y el Consejo, de ..., por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y por la que se modifica la Directiva 2006/22/CE en lo que respecta a los requisitos de control del cumplimiento y el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 (**): artículo 1, apartado 14.

(*) DO L 102 de 11.4.2006, p. 35.

(**) DO L ... de ..., p. ...».

*Artículo 4***Procedimiento de comité**

1. La Comisión estará asistida por el comité creado en virtud del artículo 42, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 165/2014. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

*Artículo 5***Sanciones**

1. Los Estados miembros establecerán normas sobre sanciones a cargadores, intermediarios, contratistas y subcontratistas por incumplimiento de las disposiciones nacionales adoptadas en virtud del artículo 1, 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 dichas disposiciones.
2. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicable a cualquier infracción de las disposiciones nacionales adoptadas en virtud del artículo 1 de la presente Directiva y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Las sanciones contempladas serán efectivas, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias.

*Artículo 6***Control inteligente del cumplimiento**

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

*Artículo 7***Evaluación**

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

*Artículo 8***Formación**

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

Los empresarios tendrán la responsabilidad de garantizar que sus conductores conozcan sus derechos y obligaciones derivados de la presente Directiva.

*Artículo 9***Transposición**

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán a más tardar el ... [18 meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva] las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Aplicarán dichas disposiciones a partir del ... [18 meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva].

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

*Artículo 10***Entrada en vigor**

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

*Artículo 11***Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en ..., el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

...

Por el Consejo
El Presidente

...

CONSEJO

Exposición de motivos del Consejo: Posición (UE) n.º 4/2020 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y por la que se modifican la Directiva 2006/22/CE en lo que respecta a los requisitos de control del cumplimiento y el Reglamento (UE) n.º 1024/2012

(2020/C 149/02)

I. INTRODUCCIÓN

1. El 31 de mayo de 2017, la Comisión Europea adoptó una propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2006/22/CE en lo relativo a los requisitos de control del cumplimiento y se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera.
2. La propuesta se presentó como parte del paquete de movilidad I, y el procedimiento legislativo se organizó en conjunción con otras dos propuestas legislativas, una sobre el acceso a la profesión de transportista por carretera y al mercado del transporte por carretera, y una sobre los tiempos de conducción, las normas de descanso y los tacógrafos.
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 aprobó 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. En 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 jurídica y 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 presente propuesta es, por un lado, garantizar unas condiciones de trabajo dignas y una protección social apropiada para los conductores y, por otro, aclarar, armonizar y reducir los requisitos administrativos para los transportistas, lo que les permitiría prestar sus servicios en un contexto de competencia leal.
10. La propuesta también responde a la necesidad —manifestada durante la revisión de la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores mediante la Directiva (UE) 2018/957— de establecer normas sectoriales específicas relativas a los conductores en el sector del transporte por carretera.

⁽¹⁾ Documento ST 15084/18.

⁽²⁾ Documento ST 15083/19.

⁽³⁾ Documento ST 5424/20 + ADD 1-4.

III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN DEL CONSEJO EN PRIMERA LECTURA

A) *Consideraciones generales*

11. 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 en primera lectura del Consejo. El texto del proyecto de posición del Consejo refleja plenamente el acuerdo transaccional alcanzado entre los dos colegisladores.

B) *Principales cuestiones estratégicas*

12. El acuerdo transaccional que se refleja en la posición del Consejo en primera lectura contiene los siguientes aspectos clave:

- a) **exenciones del régimen de desplazamiento de los trabajadores que efectúen transportes internacionales por carretera.**

13. Dos elementos clave de la posición del Consejo se refieren a la introducción de una exención de las normas generales de desplazamiento debido a un grado elevado de movilidad y al alcance de dicha exención. En la propuesta de la Comisión se consideró que la duración de la presencia del conductor en otro Estado miembro era un criterio decisivo, mientras que el Parlamento y el Consejo preferían establecer la distinción en función de las características del transporte efectuado. Por lo que se refiere al alcance de la exención, la propuesta de la Comisión defendía una exención limitada a dos elementos de la normativa nacional aplicable a los trabajadores desplazados ^(*), mientras que el Parlamento y el Consejo preferían una exención total de las disposiciones fundamentales y de procedimiento en materia de desplazamiento.
14. El texto del Consejo (artículo 1, apartados 1 a 7) coincide en gran medida con la posición del Parlamento (enmiendas 765, 787-789, 791, 792, 837 (parcialmente), 838-842). Concretamente, el Consejo aceptó la limitación de la exención en caso de que exista un contrato de servicio entre el empresario que envía al conductor y una parte que opere en el Estado miembro de acogida (artículo 1, apartado 2). Por tanto, no quedan excluidas las operaciones por cuenta propia que no estén sujetas a contratos de servicio.
15. Entre las actividades exentas de las normas de desplazamiento se incluyen, en particular, las «operaciones de transporte bilateral» (artículo 1, apartados 3 y 4), tanto en el transporte de mercancías como en el de pasajeros, que presentan una flexibilidad muy limitada en cuanto a las paradas adicionales relacionadas con el transporte. Así pues, el alto grado de movilidad que justifica la exención se caracteriza por el hecho de que el conductor viaja entre el Estado miembro en el que está establecida su empresa y otro Estado miembro o tercer país. A efectos de control, esta flexibilidad limitada con respecto a las paradas relacionadas con el transporte depende de que en el propio vehículo se registre el cruce de fronteras y, en una fase posterior, también las actividades de carga o descarga.
16. En consecuencia, la prestación de servicios nacionales de transporte efectuados en otro Estado miembro (cabotaje) se caracteriza por que el conductor está desplazado (artículo 1, apartado 7).
17. Para mayor claridad, el acuerdo transaccional indica que un conductor que transite por otro Estado miembro no se considera un conductor desplazado. En lo que respecta a las operaciones de transporte combinado, el tramo de carretera del trayecto se analiza por separado, siguiendo la lógica de la actividad exenta (artículo 1, apartados 5 y 6).

- b) **Transparencia en las condiciones de trabajo y empleo**

18. El Consejo aceptó la petición del Parlamento de prever una regla especial sobre la obligación del Estado miembro de acogida de garantizar transparencia en lo que se refiere a las condiciones de trabajo y empleo, incluidas las establecidas en convenios colectivos (artículo 1, apartado 9). Así pues, las enmiendas 794 y 837 (apartado 2 *septies*) se mantienen en el texto del Consejo con una nueva formulación.

^(*) Vacaciones anuales mínimas remuneradas y salario/remuneración mínimos.

c) **Transportistas de terceros países**

19. Tanto el Parlamento como el Consejo consideraron que el refuerzo de las normas de desplazamiento para los conductores de la UE no debería entrañar una ventaja competitiva para los transportistas de terceros países que tengan acceso al mercado del transporte por carretera de la UE. El Consejo aceptó que este aspecto se incorpore a la *lex specialis* (artículo 1, apartado 10), sobre la base de una serie de considerandos (15 a 17) en los que se describen los instrumentos disponibles. Por tanto, se mantienen parcialmente las enmiendas 829 y 837 (apartado 2 octies).

d) **Requisitos administrativos para el desplazamiento, las medidas de control y el control del cumplimiento**

20. El texto del Consejo se basa en la propuesta de la Comisión en lo que se refiere a una lista cerrada —y, en comparación con la Directiva 2014/67/UE, reducida— de requisitos administrativos que acompañan al desplazamiento de los conductores (artículo 1, apartado 11). De acuerdo con la posición del Parlamento y con el apoyo de la Comisión, los transportistas podrán, y deberán, utilizar el Sistema de Información del Mercado Interior (IMI) de la Comisión para enviar las declaraciones de desplazamiento y la información que se les solicite. Con este procedimiento armonizado los sistemas nacionales de información autónomos dejarán de ser necesarios. En lo que respecta a la información que debe constar en la declaración de desplazamiento, el texto del Consejo se basa en la propuesta de la Comisión y añade algunos elementos solicitados por el Parlamento.
21. Las disposiciones en materia de control mantienen la estructura que se refleja en la propuesta de la Comisión, que establece una distinción entre los controles en carretera y los controles efectuados después del desplazamiento. De acuerdo con la posición del Parlamento, el Consejo ha abandonado la idea de llevar a bordo documentación adicional sobre el contrato de trabajo o las nóminas del conductor. No obstante, podrá solicitarse dicha información directamente al transportista después del desplazamiento. Esta fase de control posterior al desplazamiento, en la que el Estado miembro de acogida podrá implicar al Estado miembro de establecimiento, se explica más detalladamente en el texto del Consejo, para así también tener en cuenta las enmiendas del Parlamento. En particular, el sistema IMI será la herramienta principal de comunicación para el transportista, y los Estados miembros tienen la posibilidad de implicar a los interlocutores sociales.
22. El Consejo aceptó incorporar a la Directiva la obligación de que los Estados miembros establezcan sanciones contra el incumplimiento de las reglas de la *lex specialis* y sancionen a los actores de la cadena logística si estos fueran o hubieran debido ser conocedores de dicho incumplimiento (artículo 5). Por último, el Consejo también aceptó una disposición relativa al «control inteligente del cumplimiento», que obliga a los Estados miembros a integrar las medidas de control de las normas de desplazamiento en una estrategia de control global (artículo 6).
23. En resumen, las enmiendas 838-847, 850, 853-855, 857, 862 y 864 se mantuvieron parcialmente, abreviadas o con una nueva formulación, y no se mantuvieron las enmiendas 848, 849 y 852.

e) **Incorporación de la Directiva 2002/15/CE a las normas de control del cumplimiento relativas a la legislación social**

24. La Directiva 2002/15/CE completa el Reglamento en lo que se refiere al tiempo de conducción, las pausas y los tiempos de descanso de los conductores del sector del transporte por carretera ⁽⁷⁾, por ejemplo mediante la limitación del tiempo de trabajo total semanal de los conductores y la limitación del trabajo nocturno.
25. La Directiva 2006/22/CE introdujo normas de la Unión relativas a las medidas de control y el control del cumplimiento de las normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los tiempos de descanso, y de las normas relativas a los tacógrafos. Sin embargo, excluía la Directiva 2002/15/CE de su ámbito de aplicación. La posición del Consejo acepta ahora incorporar esa Directiva a las normas relativas a las medidas de control, de acuerdo con la propuesta de la Comisión y la posición del Parlamento.

⁽⁷⁾ 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).

26. Dicha incorporación afecta a varios aspectos: los sistemas nacionales de control, el número mínimo de controles y los informes de resultados (artículo 2, apartados 1, 3, 3 bis y 4, anexo I de la Directiva modificada), la activación de controles en locales cuando se hayan comprobado infracciones graves (artículo 6, apartado 1, de la Directiva modificada), los sistemas nacionales de clasificación de riesgos (artículo 9, apartado 1, de la Directiva modificada), y el intercambio de información (artículo 7, apartado 1, letra d), y artículo 8, de la Directiva modificada). Habida cuenta de la amplitud del ámbito de aplicación de la Directiva sobre el tiempo de trabajo, el Consejo prefiere que se adopte un planteamiento basado en riesgos para orientar los controles a la consecución de un objetivo cuantitativo mínimo. Así pues, se mantuvieron las enmiendas 806 y 835 con una nueva formulación y no se mantuvo la enmienda 810.

f) Cooperación administrativa en materia de control del cumplimiento

27. Las normas relativas a la cooperación administrativa se modifican para diferenciarlas mejor del intercambio de información en virtud del Reglamento (UE) n.º 1071/2009, el cual ya se realiza a través de un sistema electrónico específico. Para el resto de casos, el texto del Consejo prevé la utilización del sistema IMI y establece plazos de respuesta para las autoridades nacionales. Así pues, se mantuvieron y reformularon parcialmente las enmiendas 812-814 y 816-818 y no se mantuvieron las enmiendas 815 y 819.

g) Revisión de las normas de control del cumplimiento relativas a la legislación social

28. En lo que se refiere al sistema de clasificación de riesgos, además de extenderse a la normativa nacional en virtud de la Directiva sobre el tiempo de trabajo, se incorporan dos cambios importantes (artículo 9 de la Directiva modificada): en primer lugar, la Comisión introducirá una fórmula común para la clasificación de riesgos de las empresas y, en segundo lugar, las autoridades de control en toda la UE podrán acceder a la información nacional sobre la clasificación de riesgos, también en el contexto de los controles en carretera. Por tanto, se aceptaron parcialmente las modificaciones 821, 824 y 825 a modo de solución transaccional.
29. El Consejo acepta que los Estados miembros traten de hacer extensivos los controles concertados a los controles en los locales de las empresas, alcanzando así una solución transaccional en relación con una solicitud que el Parlamento había formulado al respecto (artículo 5 de la Directiva modificada, enmienda 809). Asimismo, se destaca el futuro papel que desempeñará la Autoridad Laboral Europea, de conformidad con el mandato que se otorga a este nuevo organismo creado en 2019 (considerando 29).
30. El texto del Consejo apoya la propuesta de la Comisión y, parcialmente, la enmienda 826 del Parlamento, de desarrollar un método común para controlar los períodos de «otro trabajo» que se añaden al tiempo de trabajo de los conductores cuando estos no conducen y, al mismo tiempo, suprimir el requisito de utilizar impresos de acreditación adicionales (artículo 11, apartado 3, de la Directiva modificada).

h) Facultades otorgadas a la Comisión

31. También fue necesario encontrar una solución transaccional sobre la elección de los procedimientos que facultan a la Comisión para adoptar actos jurídicos, lo que se consiguió para cada uno de los expedientes negociados en paralelo. El texto del Consejo incluye dos disposiciones facultativas para los actos delegados en lo que respecta a la actualización de los anexos de la Directiva modificada, y tres nuevas disposiciones facultativas para los actos de ejecución, en particular en lo que respecta a una fórmula común para la clasificación de riesgos, un planteamiento común para registrar y controlar los períodos de «otro trabajo» y el desarrollo de funcionalidades de la herramienta de comunicación del IMI que debe utilizarse para las declaraciones de desplazamiento.

i) Transposición y primera evaluación estratégica

32. Los dos legisladores actualizaron sus posiciones con respecto al plazo de transposición. De acuerdo con un planteamiento ambicioso vinculado a la disponibilidad de la nueva herramienta de comunicación del IMI, los Estados miembros deben transponer la Directiva dentro del plazo de 18 meses a partir de la fecha de la entrada en vigor (artículo 9). Está previsto que, para finales de 2025, la Comisión realice una evaluación de la aplicación de la Directiva, y en particular de las disposiciones especiales sobre los conductores desplazados (artículo 7).

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

33. Estos otros elementos, añadidos por el Consejo a la propuesta de la Comisión, figuran en el texto final de la posición del Consejo:
- a) una aclaración de que la suma de presencias interrumpidas de un conductor en un Estado miembro de acogida no constituye un desplazamiento de larga duración (artículo 1, apartado 8);
 - b) una disposición relativa al planteamiento que ha de seguirse sobre el control que se realiza en caso de que el conductor carezca de una declaración de desplazamiento, lo que significa que el conductor puede acogerse a una exención de las normas de desplazamiento (artículo 1, apartado 11, último párrafo).
34. El Consejo aceptó, en su totalidad o en principio, estas otras enmiendas del Parlamento a la propuesta de la Comisión:
- a) la introducción de salvaguardias destinadas a garantizar la eficacia de los controles en carretera sin que ello cause demoras indebidas al conductor, en el artículo 2, apartado 1, de la Directiva modificada, y en el artículo 1, apartado 15 (enmiendas 807 y 859);
 - b) la introducción, respectivamente, de una obligación general de cooperación para los Estados miembros, en el artículo 1, apartado 16 (enmienda 860) y una obligación para los Estados miembros y los empresarios de ofrecer educación y formación a las autoridades de control y a los conductores, en el artículo 8 (enmienda 867);
 - c) mejoras de redacción mediante la actualización de referencias obsoletas (enmiendas 811, 821-823, 827, 828, 832-834).

IV. **CONCLUSIÓN**

35. 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 indicaba que recomendaría a los miembros de la Comisión TRAN y, posteriormente al Pleno, que aceptaran 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.
36. Por consiguiente, el Consejo considera que su posición en primera lectura constituye un resultado equilibrado y que, una vez adoptadas, las normas sectoriales específicas de los conductores mejorarán las condiciones de trabajo, al mismo tiempo que garantizarán la libre prestación de servicios de transporte transfronterizo, y las enmiendas introducidas en la Directiva sobre el control del cumplimiento mejorarán la exhaustividad, la eficacia y la coordinación de 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