



Sumario

I Actos legislativos

REGLAMENTOS

- ★ **Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que respecta al posicionamiento mediante tacógrafos** 1
- ★ **Reglamento (UE) 2020/1055 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 y (UE) n.º 1024/2012 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector del transporte por carretera** 17
- ★ **Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías ⁽¹⁾** 33

DIRECTIVAS

- ★ **Directiva (UE) 2020/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y por la que se modifican la Directiva 2006/22/CE en lo que respecta a los requisitos de control del cumplimiento y el Reglamento (UE) n.º 1024/2012** 49

⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE.

I

(Actos legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO (UE) 2020/1054 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 15 de julio de 2020

por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que respecta al posicionamiento mediante tacógrafos

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) A fin de crear un sector del transporte por carretera seguro, eficiente y socialmente responsable que garantice la no discriminación y atraiga a trabajadores cualificados, es de vital importancia que haya condiciones de trabajo adecuadas para los conductores y condiciones comerciales justas para las empresas de transporte por carretera. Para facilitar ese proceso, es esencial que las normas sociales de la Unión aplicables al sector del transporte por carretera sean claras, proporcionadas y adecuadas al objetivo que se persigue, que sean fáciles de aplicar y de hacer cumplir y que se implementen de manera efectiva y coherente en toda la Unión.
- (2) Tras evaluar la eficacia y la eficiencia de la aplicación de las normas sociales vigentes de la Unión en el sector del transporte por carretera, y en particular del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾, se han detectado algunas deficiencias en la aplicación del marco jurídico. La existencia de normas poco claras sobre los períodos de descanso semanal, las instalaciones de descanso y las pausas en la conducción en equipo, así como la ausencia de normas sobre el regreso de los conductores a su domicilio, han dado lugar a interpretaciones y prácticas de control del cumplimiento divergentes en los Estados miembros. Varios Estados miembros han adoptado recientemente medidas unilaterales que aumentan aún más la inseguridad jurídica y la desigualdad de trato de los conductores y operadores. Sin embargo, los tiempos máximos de conducción por día y por semana son eficaces para mejorar las condiciones sociales de los conductores y la seguridad vial en general. Son esfuerzos constantes para garantizar su cumplimiento.

⁽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 (DO C 151 de 6.5.2020, p. 1). Posición del Parlamento Europeo de 9 de julio de 2020 (pendiente de publicación en el Diario Oficial).

⁽⁴⁾ 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).

- (3) Para fomentar la seguridad vial, es importante animar a las empresas de transporte a que adopten una cultura de seguridad que se aplique a todos los niveles. En particular, para evitar infracciones de las normas de conducción y descanso, o que se ponga en peligro la seguridad vial, no debe permitirse vincular la retribución basada en el rendimiento al tiempo necesario para el transporte de viajeros a su destino o para la entrega de mercancías.
- (4) La evaluación *ex post* del Reglamento (CE) n.º 561/2006 ha confirmado que el control incoherente e ineficaz del cumplimiento de las normas sociales de la Unión se debe principalmente a la falta de claridad de las normas, al uso ineficiente y desigual de los instrumentos de control y a la insuficiente cooperación administrativa entre los Estados miembros.
- (5) Con vistas a una mayor claridad y coherencia, debe definirse la exención del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 561/2006 para el uso no comercial de un vehículo.
- (6) La existencia de normas que sean claras, adecuadas, proporcionadas y se hagan cumplir de manera uniforme es también fundamental para alcanzar los objetivos estratégicos de mejorar las condiciones de trabajo de los conductores y, en particular, garantizar una competencia leal y no distorsionada entre los operadores y contribuir a la seguridad vial de todos los usuarios de la carretera.
- (7) Los requisitos vigentes en materia de pausas resultan inadecuados y poco prácticos para los conductores en equipo. Por lo tanto, conviene que el requisito de registrar las pausas se adapte a las características específicas de las operaciones de transporte realizadas por conductores que conduzcan en equipo, sin poner en peligro la seguridad del conductor ni la seguridad vial.
- (8) Los conductores que se dedican al transporte internacional de mercancías a larga distancia pasan largos períodos alejados de su domicilio. Los requisitos vigentes en materia de descanso semanal normal pueden prolongar innecesariamente dichos períodos. Es deseable, por tanto, adaptar las disposiciones sobre el descanso semanal normal de modo que sea más fácil para los conductores realizar las operaciones de transporte internacional en cumplimiento con las normas y llegar a su domicilio para disfrutar de su período de descanso semanal normal, y ser compensados íntegramente por todos los períodos de descanso semanal reducido. Dadas las diferencias entre el transporte de viajeros y el de mercancías, esta posibilidad no debe aplicarse a los conductores cuando se dedican al transporte de viajeros.
- (9) Toda flexibilidad en la programación de los períodos de descanso de los conductores debe ser transparente y previsible para el conductor y no debe perjudicar en modo alguno la seguridad vial al aumentar el nivel de fatiga de los conductores, ni deteriorar las condiciones de trabajo. Por lo tanto, esta flexibilidad no debe alterar el tiempo de trabajo actual del conductor o el tiempo máximo de conducción quincenal y debe someterse a normas más estrictas sobre compensación de los descansos reducidos.
- (10) A fin de garantizar que no se abuse de esa flexibilidad, es esencial definir claramente su ámbito de aplicación y establecer también controles adecuados. Por lo tanto, dicho ámbito de aplicación debe limitarse a los conductores que pasan sus períodos de descanso semanal reducido durante el período de referencia fuera de los Estados miembros de la empresa y fuera del país del lugar de residencia del conductor. Esto puede comprobarse consultando los registros del tacógrafo tanto en carretera como en los locales de la empresa de transporte, ya que contienen la ubicación del principio y del final del período de descanso y la información relativa a los conductores individuales.
- (11) Para garantizar un control eficaz del cumplimiento, es esencial que al realizar controles en carretera las autoridades competentes puedan constatar que se han respetado debidamente los tiempos de conducción y los períodos de descanso en el día del control y en los 56 días anteriores.
- (12) Los rápidos avances tecnológicos están dando lugar a una progresiva automatización de sistemas de conducción que requieren una menor intervención o ninguna intervención directa por parte del conductor. Para hacer frente a estos cambios, puede ser necesario adaptar la legislación vigente, incluidas las normas sobre los tiempos de conducción y descanso, a fin de garantizar la seguridad vial y la igualdad de condiciones y de mejorar las condiciones de trabajo, al tiempo que se permite a la Unión ser pionera en nuevas tecnologías y prácticas innovadoras. Por consiguiente, la Comisión debe presentar un informe de evaluación del uso de los sistemas de conducción autónoma en los Estados miembros, incluidos los beneficios de las tecnologías de conducción autónoma. Ese informe debe ir acompañado, si procede, de una propuesta legislativa.
- (13) Para fomentar el progreso social, conviene especificar el lugar en que pueden tomarse los períodos de descanso semanal, garantizando que los conductores disfruten de condiciones de descanso adecuadas. La calidad del alojamiento resulta de especial importancia durante los períodos de descanso semanal normal, que los conductores han de realizar fuera de la cabina del vehículo en un alojamiento adecuado, a cargo de la empresa de transporte en su condición de empresario. Para garantizar unas condiciones laborales adecuadas y la seguridad de los conductores, es conveniente aclarar el requisito de que se proporcione a los conductores un alojamiento de calidad y adaptado a ambos sexos para aquellos períodos de descanso semanal normal que tomen fuera del domicilio.

- (14) Es necesario asimismo disponer que las empresas de transporte organicen el trabajo de los conductores de tal manera que los períodos fuera del domicilio no sean excesivamente largos y que los conductores puedan disfrutar de períodos de descanso largos en compensación por los períodos de descanso semanal reducidos. La organización del regreso debe permitir que se llegue a un centro de operaciones de la empresa de transporte en su Estado miembro de establecimiento o el lugar de residencia del conductor, teniendo los conductores libertad para elegir en qué lugar pasar su período de descanso. A fin de demostrar que la empresa de transporte cumple con sus obligaciones en relación con la organización del regreso periódico, la empresa de transporte ha de poder utilizar registros de tacógrafos, registros de servicio de los conductores u otra documentación. Dichas pruebas deben estar disponibles en los locales de la empresa de transporte, para presentarlas si así lo solicitan las autoridades de control.
- (15) Mientras que los períodos de descanso semanal normales y los períodos de descanso más largos no pueden tomarse en el vehículo ni en una zona de estacionamiento, sino únicamente en un alojamiento adecuado, que puede ser adyacente a una zona de estacionamiento, es de suma importancia que los conductores puedan localizar zonas de estacionamiento seguras y protegidas que proporcionen niveles adecuados de seguridad e instalaciones adecuadas. La Comisión ya ha estudiado cómo fomentar el acondicionamiento de zonas de estacionamiento de buena calidad, incluidos los requisitos mínimos necesarios. Por tanto, la Comisión debe elaborar normas para la seguridad y protección de las zonas de estacionamiento. Dichas normas deben contribuir a promover zonas de estacionamiento de gran calidad. Las normas pueden revisarse para facilitar un mejor acceso a los combustibles alternativos, en consonancia con unas políticas que desarrollen dichas infraestructuras. También es importante que las zonas de estacionamiento se mantengan libres de hielo y nieve.
- (16) Las zonas de estacionamiento seguras y protegidas deben someterse a procedimientos de auditoría que les permitan obtener una certificación de conformidad con las normas de la Unión. Tales procedimientos de auditoría deben garantizar asimismo que las zonas de estacionamiento siguen cumpliendo dichas normas. Así pues, la Comisión debe encargarse de preparar un procedimiento de certificación para el acondicionamiento de zonas de estacionamiento seguras y protegidas en la Unión.
- (17) En aras de la seguridad vial y el control del cumplimiento, todos los conductores deben tener pleno conocimiento de las normas sobre conducción y períodos de descanso y de los peligros de la fatiga. A este respecto, es importante disponer de información de fácil acceso sobre las instalaciones de descanso disponibles. Por consiguiente, la Comisión debe facilitar información sobre las zonas de estacionamiento seguras y protegidas a través de un sitio web de uso fácil. Esta información debe mantenerse actualizada.
- (18) A fin de garantizar la seguridad y la protección permanentes de las zonas de estacionamiento, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta al establecimiento de normas respecto del nivel de servicio en zonas de estacionamiento seguras y protegidas, así como procedimientos para la certificación de la seguridad y la protección de las zonas de estacionamiento. 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⁽⁵⁾. 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.
- (19) Las orientaciones sobre la RTE-T revisadas, establecidas por el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽⁶⁾, prevén el acondicionamiento de zonas de estacionamiento en las autopistas aproximadamente cada 100 km para que los usuarios comerciales de la carretera dispongan de zonas de estacionamiento que cuenten con un nivel adecuado de seguridad y protección. Con el fin de acelerar y promover la construcción de infraestructuras de estacionamiento adecuadas, es importante que haya suficientes oportunidades de cofinanciación por parte de la Unión, de conformidad con los actos jurídicos actuales y futuros de la Unión que establezcan las condiciones de dicha ayuda financiera.
- (20) Muchas operaciones de transporte por carretera dentro de la Unión comprenden una parte del viaje en transbordador o por ferrocarril. Por consiguiente, deben establecerse disposiciones claras y apropiadas relativas a los períodos de descanso y a las pausas en relación con esas operaciones.

⁽⁵⁾ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

⁽⁶⁾ Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

- (21) En ocasiones, los conductores se enfrentan a circunstancias imprevisibles que hacen imposible llegar a un destino deseado para tomar los períodos de descanso semanal sin infringir las normas de la Unión. Es deseable facilitar a los conductores que hagan frente a esas circunstancias y permitirles que lleguen a su destino para tomar un período de descanso semanal. Estas circunstancias excepcionales son circunstancias repentinas que resultan inevitables y no se pueden prever, y en las que de forma inesperada se vuelve imposible aplicar la totalidad de las disposiciones del Reglamento durante un breve período de tiempo. Por lo tanto, tales circunstancias no pueden invocarse de manera sistemática para evitar el cumplimiento del presente Reglamento. Para garantizar un correcto control del cumplimiento, el conductor debe documentar las circunstancias excepcionales que den lugar a la no observancia de las normas. Además, deben tomarse medidas a fin de garantizar que el tiempo de conducción no sea excesivo.
- (22) Para reducir y evitar prácticas divergentes de control del cumplimiento, así como para mejorar la eficacia y la eficiencia del control del cumplimiento transfronterizo, es fundamental establecer normas claras sobre la cooperación administrativa periódica entre los Estados miembros.
- (23) Los Estados miembros deben adoptar todas las medidas necesarias para garantizar la aplicación del régimen nacional de sanciones aplicable a las infracciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006 y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁷⁾ de manera efectiva, proporcionada y disuasoria. Es importante garantizar que los profesionales puedan acceder fácilmente a la información sobre las sanciones aplicables en cada Estado miembro. La Autoridad Laboral Europea, establecida por el Reglamento (UE) 2019/1149 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁸⁾, podría facilitar dicho acceso, poniendo dicha información a disposición a través del sitio web único de la Unión establecido por el Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁹⁾, el cual funciona como un portal único de acceso a las fuentes y servicios de información, a escala nacional y de la Unión, en todas las lenguas oficiales de la Unión.
- (24) A fin de garantizar unas condiciones uniformes de ejecución del Reglamento (CE) n.º 561/2006, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución con objeto de aclarar algunas de las disposiciones de dicho Reglamento y de establecer enfoques comunes sobre su aplicación y el control de su cumplimiento. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁰⁾.
- (25) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del Reglamento (UE) n.º 165/2014, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución a fin de establecer disposiciones específicas para la aplicación uniforme de la obligación de registrar y almacenar datos relativos a todos los cruces de frontera del vehículo y las actividades y disposiciones específicas necesarias para la aplicación uniforme de las disposiciones sobre los requisitos y las funciones de los datos, y la instalación de tacógrafos. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011.
- (26) Para mejorar la rentabilidad del control del cumplimiento de las normas sociales, los sistemas de tacógrafos inteligentes actuales deben aprovecharse plenamente y los tacógrafos inteligentes también deben ser obligatorios para los vehículos comerciales ligeros por encima de un cierto peso que operen en el transporte internacional por cuenta ajena. Por consiguiente, procede mejorar las funciones del tacógrafo para poder lograr un posicionamiento más preciso.
- (27) La rentabilidad del control del cumplimiento de las normas sociales, el rápido desarrollo de las nuevas tecnologías y la digitalización en toda la economía de la Unión y la necesidad de una igualdad de condiciones entre empresas en el transporte internacional por carretera hacen que sea necesario acortar el período transitorio para la instalación de tacógrafos inteligentes en los vehículos matriculados. Los tacógrafos inteligentes contribuirán a la simplificación de los controles y, de este modo, facilitarán el trabajo de las autoridades nacionales.

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 2 de octubre de 2018, relativo a la creación de una pasarela digital única de acceso a información, procedimientos y servicios de asistencia y resolución de problemas y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 (DO L 295 de 21.11.2018, p. 1).

⁽¹⁰⁾ 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).

- (28) Para garantizar que los conductores, los operadores y las autoridades de control se beneficien lo antes posible de las ventajas de los tacógrafos inteligentes, incluido el registro automático de los cruces de fronteras, la flota de vehículos existente debe equiparse de dichos aparatos en un plazo de tiempo adecuado tras la entrada en vigor de las disposiciones técnicas específicas. Dicho plazo garantizará suficiente tiempo de preparación.
- (29) En los vehículos que no vayan equipados con tacógrafos inteligentes, el cruce de las fronteras de los Estados miembros debe registrarse en el tacógrafo en el lugar de parada lo más cercano posible a la frontera o una vez cruzada la frontera.
- (30) El registro de actividades en el tacógrafo es una parte importante del trabajo de los conductores. Por lo tanto, es fundamental que los conductores reciban la formación adecuada sobre cómo utilizar las nuevas características de los tacógrafos que se están introduciendo en el mercado. Como empresarios, las empresas de transporte deben asumir los costes relacionados con dicha formación.
- (31) Los agentes de control que verifican el cumplimiento del Derecho de la Unión aplicable al sector del transporte por carretera se enfrentan a dificultades debido a la variedad de los dispositivos de tacógrafo en uso y a la rápida evolución y sofisticación de las técnicas de manipulación. Este es el caso, en particular, cuando dichos controles se efectúan en carretera. Por lo tanto, es fundamental que los agentes de control reciban la formación adecuada para garantizar que sean plenamente conscientes de los últimos avances tecnológicos y técnicas de manipulación.
- (32) Para reducir la carga que supone para empresas de transporte y autoridades de control el desprecintado por un agente de control del tacógrafo a efectos de control, debe permitirse que dicho agente vuelva a precintarlo en determinadas circunstancias debidamente documentadas.
- (33) Teniendo en cuenta la continua evolución tecnológica, la Comisión está estudiando la posibilidad de desarrollar nuevas soluciones técnicas que ofrezcan las mismas ventajas y seguridad que las ofrecidas por el tacógrafo inteligente, con los mismos o menores costes asociados.
- (34) Es importante que cuando realicen operaciones de transporte por carretera en el territorio de la Unión, las empresas de transporte establecidas en terceros países estén sujetas a normas equivalentes a la normativa de la Unión. La Comisión debe evaluar la aplicación de este principio a escala de la Unión y proponer soluciones adecuadas que habrá de negociar en el contexto del Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (Acuerdo AETR).
- (35) El transporte de mercancías es distinto del transporte de viajeros. Por consiguiente, la Comisión debe evaluar si deberían proponerse normas más adecuadas para el transporte de viajeros, especialmente en el caso de los servicios discrecionales, tal y como se definen en el artículo 2, punto 4, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹¹⁾.
- (36) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber mejorar la seguridad vial y las condiciones de trabajo para los conductores en la Unión a través de la armonización de las normas sobre tiempos de conducción, pausas y períodos de descanso en el transporte por carretera y la armonización de las normas sobre el uso y control de tacógrafos, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a la naturaleza de los objetivos perseguidos en combinación con el carácter transfronterizo del transporte por carretera, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con arreglo al principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (37) Procede, por lo tanto, modificar en consecuencia los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) n.º 561/2006 se modifica como sigue:

1) En el artículo 2, apartado 1, se inserta la letra siguiente:

«a bis) de mercancías, a partir del 1 de julio de 2026, en operaciones de transporte internacional o en operaciones de cabotaje, cuando la masa máxima autorizada de los vehículos, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 2,5 toneladas, o».

⁽¹¹⁾ 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).

2) El artículo 3 se modifica como sigue:

a) la letra a bis) se sustituye por el texto siguiente:

«a bis) vehículos o conjuntos de vehículos con una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados a efectos de:

i) transporte de materiales, equipos o maquinaria para uso del conductor en el ejercicio de su profesión, o

ii) entrega de mercancías producidas artesanalmente,

únicamente en un radio de 100 kilómetros desde el centro de operaciones de la empresa, y a condición de que la conducción del vehículo no constituya la actividad principal del conductor y el transporte no se realice por cuenta ajena;»;

b) se inserta la letra siguiente:

«h bis) vehículos con una masa máxima autorizada, incluido cualquier remolque o semirremolque, superior a 2,5 pero que no exceda de 3,5 toneladas, utilizados para el transporte de mercancías, cuando el transporte no se realice por cuenta ajena sino por cuenta de la empresa o del conductor y cuando la conducción del vehículo no constituya la actividad principal de la persona que conduce el vehículo;».

3) En el artículo 4 se añade la letra siguiente:

«t) “transporte no comercial”: todo transporte por carretera, excepto el transporte por cuenta ajena o por cuenta propia, por el que no se reciba remuneración directa o indirecta alguna y que no genere, directa o indirectamente, ningún tipo de ingresos para el conductor del vehículo o terceros y que no esté vinculado a una actividad profesional o comercial.».

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

«5. El conductor deberá registrar como “otro trabajo” cualquier período transcurrido tal como se describe en el artículo 4, letra e), así como cualquier período durante el que conduzca un vehículo utilizado para operaciones comerciales que no entren dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, y deberá registrar cualquier tiempo de disponibilidad tal como se define en el artículo 3, letra b), de la Directiva 2002/15/CE, de conformidad con el artículo 34, apartado 5, letra b), inciso iii), del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo (*). Este registro deberá introducirse manualmente en una hoja de registro o en un documento impreso, o utilizando los dispositivos de entradas manuales de datos del aparato de control.

(*) 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).».

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

«Un conductor que participe en la conducción en equipo podrá hacer una pausa de cuarenta y cinco minutos en un vehículo conducido por otro conductor, a condición de que no se dedique a asistir a este último.».

6) El artículo 8 se modifica como sigue:

a) el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«6. En el transcurso de dos semanas consecutivas el conductor tendrá que tomar al menos:

a) dos períodos de descanso semanal normales, o

b) un período de descanso semanal normal y un período de descanso semanal reducido de al menos 24 horas.

El período de descanso semanal comenzará antes de que hayan concluido seis períodos consecutivos de 24 horas desde el final del anterior período de descanso semanal.

No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, el conductor que se dedique al transporte internacional de mercancías podrá tomar dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos fuera del Estado miembro de establecimiento, siempre que, en cada cuatro semanas consecutivas, tome como mínimo cuatro períodos de descanso semanal, de los cuales al menos dos deberán ser períodos de descanso semanal normales.

A efectos del presente apartado, se considerará que un conductor se dedica al transporte internacional si inicia los dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos fuera del Estado miembro de establecimiento del empresario y fuera del lugar de residencia del conductor.»;

b) se inserta el apartado siguiente:

«6 ter. Cualquier reducción del período de descanso semanal se compensará con un período de descanso equivalente que deberá tomarse en una sola vez antes de que finalice la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.

Cuando se hayan tomado dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos con arreglo al párrafo tercero del apartado 6, el período de descanso semanal siguiente irá precedido de un período de descanso tomado como compensación de esos dos períodos de descanso semanal reducidos.»;

c) el apartado 8 se sustituye por el texto siguiente:

«8. No podrán tomarse en un vehículo los períodos de descanso semanal normal ni cualquier período de descanso semanal de más de 45 horas que se tome como compensación de períodos de descanso semanal reducidos previos. Deberán tomarse en un alojamiento apropiado y adaptado para ambos sexos que disponga de instalaciones para dormir y sanitarias adecuadas.

Todos los gastos de alojamiento fuera del vehículo correrán a cargo del empresario.»;

d) se inserta el apartado siguiente:

«8 bis. La empresa de transporte organizará el trabajo de los conductores de tal manera que, en cada período de cuatro semanas consecutivas, estos puedan regresar al centro de operaciones del empresario en el que normalmente tiene su base el conductor y en el que empieza su período de descanso semanal, en el Estado miembro de establecimiento del empresario, o regresar al lugar de residencia de los conductores, para disfrutar al menos de un período de descanso semanal normal o de un período de descanso semanal de más de 45 horas tomado como compensación de un período de descanso semanal reducido.

No obstante, cuando el conductor haya tomado dos períodos consecutivos de descanso semanal reducido con arreglo al apartado 6, la empresa de transporte organizará el trabajo del conductor de tal modo que este pueda regresar antes del inicio del período de descanso semanal normal de más de 45 horas que tome como compensación.

La empresa documentará la manera en que da cumplimiento a esta obligación y conservará esta documentación en sus locales para presentarla a solicitud de las autoridades de control.»;

e) se inserta el apartado siguiente:

«10. A más tardar el 21 de agosto de 2022, la Comisión evaluará si pueden adoptarse normas más adecuadas para los conductores que prestan servicios discrecionales de transporte de viajeros, según la definición del artículo 2, punto 4, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009, e informará de ello al Parlamento y al Consejo.».

7) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 8 bis

1. La Comisión velará por que la información sobre las zonas de estacionamiento seguras y protegidas sea fácilmente accesible para los conductores dedicados al transporte por carretera de mercancías y viajeros. La Comisión publicará una lista de todas las zonas de estacionamiento que hayan sido certificadas, con el fin de facilitar información adecuada a los conductores sobre:

— detección y prevención de intrusiones,

- iluminación y visibilidad,
- punto de contacto y procedimientos de emergencia,
- instalaciones sanitarias adaptadas a ambos sexos,
- posibilidades de comprar comida y bebidas,
- conexiones que posibiliten la comunicación,
- fuente de alimentación.

La lista de dichas zonas de estacionamiento podrá consultarse en un sitio web oficial único que se actualizará periódicamente.

2. La Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 23 *bis* para establecer normas más detalladas sobre el nivel de servicio y de seguridad con respecto a los elementos enumerados en el apartado 1 y los procedimientos de certificación de las zonas de estacionamiento.

3. Todas las zonas de estacionamiento que hayan sido certificadas podrán indicar que están certificadas de conformidad con las normas y procedimientos de la Unión.

De conformidad con el artículo 39, apartado 2, letra c), del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (*), los Estados miembros deberán fomentar la creación de zonas de estacionamiento para los usuarios comerciales de la carretera.

4. A más tardar el 31 de diciembre de 2024, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la disponibilidad de instalaciones de descanso adecuadas para los conductores y de instalaciones de estacionamiento protegidas, así como sobre el acondicionamiento de zonas de estacionamiento seguras y protegidas que estén certificadas con arreglo a los actos delegados a que se refiere el apartado 2. Dicho informe podrá enumerar las medidas destinadas a aumentar el número y la calidad de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas.

(*) Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).».

8) El artículo 9 se modifica como sigue:

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

«1. No obstante lo dispuesto en el artículo 8, el período de descanso diario normal o el período de descanso semanal reducido de un conductor que acompañe un vehículo transportado por transbordador o tren no se podrá interrumpir más de dos veces para llevar a cabo otras actividades que no excedan en total de una hora. Durante dicho período de descanso diario normal o de descanso semanal reducido, el conductor deberá tener acceso a una cabina para dormir, cama o litera que esté a su disposición.

Con respecto a los períodos de descanso semanal normal, dicha excepción solo se aplicará a los viajes en transbordador o en tren si:

- a) la duración prevista del viaje es de por lo menos ocho horas, y
- b) el conductor tiene acceso a una cabina para dormir en el transbordador o en el tren.»;

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

«2. Cualquier tiempo utilizado en viajar a un lugar para hacerse cargo de un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, o en volver de ese lugar, cuando el vehículo no se encuentre ni en el domicilio del conductor ni en el centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor, no se considerará como descanso o pausa excepto cuando el conductor se encuentre en un ferry o tren y tenga acceso a una cabina para dormir, cama o litera.».

9) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 9 bis

A más tardar el 31 de diciembre de 2025, la Comisión elaborará y presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe en el que se evalúe el uso de los sistemas de conducción autónoma en los Estados miembros. Dicho informe se centrará en particular en el posible impacto de dichos sistemas en las normas sobre tiempos de conducción y de descanso. El informe irá acompañado, si procede, de una propuesta legislativa de modificación del presente Reglamento.».

10) En el artículo 10, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Las empresas de transporte no remunerarán a los conductores asalariados o que estén a su servicio, ni siquiera en forma de primas o incrementos salariales, en función de las distancias recorridas, la rapidez de la entrega y/o el volumen de las mercancías transportadas, si tal remuneración fuera susceptible de comprometer la seguridad en carretera y/o fomentase la infracción del presente Reglamento.».

11) En el artículo 12 se añaden los párrafos siguientes:

«Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera, el conductor, en circunstancias excepcionales, podrá asimismo no observar lo dispuesto en el artículo 6, apartados 1 y 2, y el artículo 8, apartado 2, superando el tiempo de conducción diario y semanal en un máximo de una hora, para llegar al centro de operaciones del empresario o al lugar de residencia del conductor con el fin de disfrutar del período de descanso semanal.

En las mismas condiciones, el conductor podrá superar el tiempo de conducción diario y semanal en un máximo de dos horas, siempre que tome una pausa ininterrumpida de treinta minutos inmediatamente antes de la conducción adicional para llegar al centro de operaciones del empresario o al lugar de residencia del conductor con el fin de disfrutar de un período de descanso semanal normal.

El conductor deberá señalar el motivo de la excepción manualmente en la hoja de registro del aparato de control o en un documento impreso del aparato de control o en el registro de servicio, a más tardar al llegar a destino o al punto de parada adecuado.

Cualquier extensión del tiempo de conducción se compensará con un período de descanso equivalente, que se tomará en una sola vez junto con cualquier período de descanso, antes de que finalice la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.».

12) En el artículo 13, el apartado 1 se modifica como sigue:

a) la letra e) se sustituye por el texto siguiente:

«e) vehículos que operen exclusivamente en islas o regiones aisladas del resto del territorio nacional con una superficie no superior a 2 300 kilómetros cuadrados y que no estén conectadas al resto del territorio nacional por un puente, vado o túnel abierto a los vehículos de motor, ni lindan con ningún otro Estado miembro;»;

b) se añaden las letras siguientes:

«q) vehículos o conjuntos de vehículos que transporten maquinaria de construcción para una empresa de construcción dentro de un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de operaciones de la empresa, siempre que la conducción de los vehículos no constituya la actividad principal del conductor;

r) vehículos usados para transportar hormigón preamasado.».

13) En el artículo 14, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. En casos de urgencia, los Estados miembros podrán conceder, en circunstancias excepcionales, una excepción temporal por un período no superior a 30 días, que será debidamente justificada e inmediatamente notificada a la Comisión. La Comisión publicará inmediatamente dicha información en un sitio web público.».

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

«Artículo 15

Los Estados miembros velarán por que los conductores de los vehículos a los que se refiere el artículo 3, letra a), estén sujetos a una normativa nacional que proporcione una protección adecuada por lo que respecta a los tiempos de conducción permitidos y a las pausas y los períodos de descanso obligatorios. Los Estados miembros informarán a la Comisión acerca de la normativa nacional aplicable a esos conductores.».

15) En el artículo 16, apartado 3, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) contener todas las indicaciones mencionadas en el apartado 2 para un período mínimo que comprenda el día de control y los 56 días anteriores; dichas indicaciones se actualizarán a intervalos regulares cuya duración no superará un mes;».

16) En el artículo 19, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento y del Reglamento (UE) n.º 165/2014 y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Dichas sanciones serán eficaces y proporcionadas a la gravedad de las infracciones, a tenor del anexo III de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (*), disuasorias y no discriminatorias. Ninguna infracción del presente Reglamento y del Reglamento (UE) n.º 165/2014 será objeto de más de una sanción o procedimiento administrativo. Los Estados miembros notificarán a la Comisión dichas normas y medidas, junto con el método y los criterios elegidos a nivel nacional para evaluar su proporcionalidad. Los Estados miembros notificarán sin demora toda modificación posterior que les afecte. La Comisión informará a los Estados miembros de esas normas y medidas, así como de cualquier modificación de las mismas. La Comisión velará por que esta información se publique en un sitio web público específico en todas las lenguas oficiales de la Unión, que contenga información detallada sobre dichas sanciones aplicables en los Estados miembros.

(*) Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 y la Directiva 2002/15/CE en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera, y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 35).».

17) El artículo 22 se modifica como sigue:

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

«1. Los Estados miembros cooperarán estrechamente entre sí y se prestarán asistencia mutua sin demoras injustificadas para facilitar la aplicación coherente del presente Reglamento y el control efectivo de su cumplimiento, de acuerdo con los requisitos establecidos en el artículo 8 de la Directiva 2006/22/CE.»;

b) en el apartado 2, se añade la letra siguiente:

«c) otra información específica, como la clasificación de riesgos de la empresa, que pueda tener consecuencias sobre el cumplimiento del presente Reglamento.»;

c) se insertan los apartados siguientes:

«3 bis. A efectos del intercambio de información en el marco del presente Reglamento, los Estados miembros utilizarán los organismos de enlace intracomunitario designados de conformidad con el artículo 7 de la Directiva 2006/22/CE.

3 ter. La cooperación y asistencia mutuas a nivel administrativo se prestarán gratuitamente.».

18) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 23 bis

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

2. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 8 bis se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 20 de agosto de 2020.

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

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

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 8 bis entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

(*) DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.».

19) En el artículo 24, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

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

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

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

20) En el artículo 25, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. En los casos a que se refiere el apartado 1, letra b), la Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan planteamientos comunes.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 24, apartado 2 bis.».

Artículo 2

El Reglamento (UE) n.º 165/2014 se modifica como sigue:

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

«1. El presente Reglamento establece las obligaciones y requisitos relacionados con la fabricación, instalación, utilización, ensayo y control de los tacógrafos empleados en el transporte por carretera, a fin de comprobar el cumplimiento del Reglamento (CE) n.º 561/2006, de los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009 (*), (CE) n.º 1072/2009 (**), y (CE) n.º 1073/2009 (***) del Parlamento Europeo y del Consejo, de la Directiva 2002/15/CE (****) del Parlamento Europeo y el Consejo y de las Directivas 92/6/CEE (*****) y 92/106 CEE (*****) del Consejo, así como, en lo que se refiere al desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera, de las Directivas 96/71/CE (*****), 2014/67/UE (*****), y (UE) 2020/1057 (*****), del Parlamento Europeo y del Consejo.

(*) 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).

(**) 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).

(***) 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).

(****) 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).

(*****) Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad (DO L 57 de 2.3.1992, p. 27).

(*****), 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).

(*****), 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).

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

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

2) En el artículo 3, el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. A más tardar tres años después del final del año de entrada en vigor de las disposiciones específicas a que se refiere el artículo 11, párrafo segundo, las siguientes categorías de vehículos que operen en un Estado miembro distinto de aquel en el que estén matriculados deberán estar provistos de un tacógrafo inteligente de conformidad con los artículos 8, 9 y 10 del presente Reglamento:

a) los vehículos provistos de un tacógrafo analógico;

b) los vehículos provistos de un tacógrafo digital que cumpla las especificaciones establecidas en el anexo I B del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 aplicables hasta el 30 de septiembre de 2011;

c) los vehículos provistos de un tacógrafo digital que cumpla las especificaciones establecidas en el anexo I B del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 aplicables a partir del 1 de octubre de 2011, y

d) los vehículos provistos de un tacógrafo digital que cumpla las especificaciones establecidas en el anexo I B del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 aplicables a partir del 1 de octubre de 2012.

4 bis. A más tardar cuatro años después de la entrada en vigor de las disposiciones específicas a que se refiere el artículo 11, párrafo segundo, los vehículos provistos de un tacógrafo inteligente que cumpla las especificaciones del anexo I C del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión (*) que operen en un Estado miembro distinto de aquel en el que estén matriculados deberán estar provistos de un tacógrafo inteligente de conformidad con los artículos 8, 9 y 10 del presente Reglamento.

(*) Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión, de 18 de marzo de 2016, por el que se ejecuta el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, que establece los requisitos para la construcción, ensayo, instalación, funcionamiento y reparación de los tacógrafos y de sus componentes (DO L 139 de 26.5.2016, p. 1).».

3) En el artículo 4, apartado 2, después del cuarto guion se inserta el siguiente guion:

«— tener suficiente capacidad de memoria para almacenar toda la información requerida en virtud del presente Reglamento.».

4) El artículo 7 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 7

Protección de datos

1. Los Estados miembros garantizarán que el tratamiento de datos personales en el contexto del presente Reglamento se efectúe al solo efecto de comprobar el cumplimiento del presente Reglamento y de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006, (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 y (CE) n.º 1073/2009, de las Directivas 2002/15/CE, 92/6/CEE y 92/106/CEE y, en lo que se refiere al desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera, de las Directivas 96/71/CE, 2014/67/UE y (UE) 2020/1057

2. Los Estados miembros velarán en particular por que se protejan los datos personales de cualquier uso distinto de los estrictamente relacionados con los actos jurídicos de la Unión contemplados en el apartado 1, en relación con:

- a) el uso de un sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) para el registro de los datos de posición, de conformidad con el artículo 8;
- b) el uso de comunicación a distancia con fines de control, de conformidad con el artículo 9, el uso de tacógrafos con una interfaz, de conformidad con el artículo 10, el intercambio electrónico de información sobre tarjetas de conductor, con arreglo al artículo 31, y en particular todo intercambio transfronterizo de dichos datos con terceros países, y
- c) la conservación de registros por parte de las empresas de transporte, de conformidad con el artículo 33.

3. Los tacógrafos digitales deberán estar concebidos de manera que se garantice la protección de la intimidad. Solo se tratarán los datos que sean necesarios para los objetivos contemplados en el apartado 1.

4. Los propietarios de vehículos, las empresas de transporte y cualquier otra entidad implicada cumplirán las disposiciones pertinentes en materia de protección de datos personales, según proceda.».

5) En el artículo 8, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Para facilitar la comprobación del cumplimiento de la legislación pertinente, se registrará la posición del vehículo automáticamente en los siguientes puntos o en el punto más cercano al lugar en el que se encuentre disponible la señal de satélite:

- el lugar de inicio del período de trabajo diario,
- cada vez que el vehículo cruce la frontera de un Estado miembro,
- cada vez que el vehículo realice operaciones de carga o descarga,
- cada tres horas de tiempo de conducción acumulado, y
- el lugar de finalización del período de trabajo diario.

A fin de facilitar la comprobación del cumplimiento por las autoridades de control, el tacógrafo inteligente registrará también si el vehículo ha sido utilizado para el transporte de mercancías o de viajeros, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 561/2006.

A tales efectos, los vehículos matriculados por primera vez 36 meses después de la entrada en vigor de las disposiciones específicas a que se refiere el artículo 11, párrafo primero, estarán dotados de un tacógrafo conectado a un sistema de posicionamiento basado en un sistema de navegación por satélite.

Sin embargo, el registro de los cruces de frontera y de las actividades adicionales mencionadas en el párrafo primero, guiones segundo y tercero, y párrafo segundo, se aplicará a vehículos matriculados en un Estado miembro por primera vez dos años después de la entrada en vigor de las disposiciones específicas a que se refiere el artículo 11, párrafo segundo, sin perjuicio de la obligación de retroadaptar posteriormente determinados vehículos de conformidad con el artículo 3, apartado 4.».

6) El artículo 9 se modifica como sigue:

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

«2. Tres años tras la entrada en vigor de las disposiciones específicas a que se refiere el artículo 11, párrafo segundo, los Estados miembros dotarán a sus autoridades de control, en la medida adecuada, de los aparatos de teledetección temprana necesarios para permitir la comunicación de datos a que se refiere el presente artículo, teniendo en cuenta sus requisitos y estrategias específicos de control del cumplimiento. Hasta ese momento, los Estados miembros podrán decidir si se debe dotar a sus autoridades de control de aparatos de teledetección temprana.»;

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

«3. La comunicación mencionada en el apartado 1 solo se establecerá con el tacógrafo cuando así lo solicite el aparato de las autoridades de control. Dicha comunicación estará protegida a fin de garantizar la integridad de los datos y la autenticación de los aparatos de control y de comprobación. El acceso a los datos comunicados estará restringido a las autoridades de control que estén habilitadas para controlar las infracciones de los actos jurídicos de la Unión contemplados en el artículo 7, apartado 1, y del presente Reglamento y a los talleres, siempre que sea necesario para comprobar el correcto funcionamiento del tacógrafo.»;

c) en el apartado 4 se añade el guion siguiente:

«— superación del tiempo máximo de conducción.».

7) En el artículo 10 se añade el párrafo siguiente:

«Los tacógrafos de vehículos matriculados por primera vez en un Estado miembro dos años después de la entrada en vigor de las disposiciones específicas a que se refiere el artículo 11, párrafo segundo, estarán dotados de la interfaz a que hace referencia el apartado 1.».

8) El artículo 11 se modifica como sigue:

a) el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«A fin de garantizar que los tacógrafos inteligentes respeten los principios y requisitos establecidos en el presente Reglamento, la Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, las disposiciones específicas necesarias para la aplicación uniforme de los artículos 8, 9 y 10, con exclusión de todas aquellas disposiciones que establezcan el registro de datos adicionales por el tacógrafo.

A más tardar el 21 de agosto de 2021, la Comisión adoptará actos de ejecución por los que se establezcan disposiciones específicas para la aplicación uniforme de la obligación de registrar y almacenar datos relativos a todos los cruces de frontera del vehículo y las actividades a que se refieren el artículo 8, apartado 1, párrafo primero, guiones segundo y tercero, y párrafo segundo.

A más tardar el 21 de febrero de 2022, la Comisión adoptará actos de ejecución por los que se establezcan disposiciones específicas necesarias para la aplicación uniforme de las normas sobre los requisitos y las funciones de los datos, incluidos los artículos 8, 9 y 10 del presente Reglamento, y la instalación de tacógrafos en los vehículos a que se refiere el artículo 2, apartado 1, letra a bis), del Reglamento (CE) n.º 561/2006.

Tales actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 42, apartado 3.»;

b) en el párrafo segundo, la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Las disposiciones específicas a que se refieren los párrafos primero, segundo y tercero del presente artículo deberán:».

9) En el artículo 22, apartado 5, los párrafos tercero y cuarto se sustituyen por el texto siguiente:

«Los precintos retirados o rotos serán sustituidos por un instalador o taller autorizado sin demoras indebidas, y a más tardar siete días después de su retirada o rotura. Cuando los precintos hayan sido retirados o rotos a efectos de control, podrán ser sustituidos sin demoras indebida por un agente de control que esté en posesión de un equipo de precintado y una marca especial única.

Cuando un agente de control retire un precinto, la tarjeta de control deberá estar insertada en el tacógrafo desde el momento en que se retire el precinto hasta que finalice la inspección, y también en caso de la colocación de un nuevo precinto. El agente de control expedirá una declaración escrita en la que se incluirá al menos la siguiente información:

- número de identificación del vehículo,
- nombre del agente de control,
- autoridad de control y Estado miembro,
- número de la tarjeta de control,
- número del precinto retirado,
- fecha y hora de la retirada del precinto,
- número del nuevo precinto, en caso de que el agente de control coloque uno nuevo.

Antes de sustituir los precintos, un taller autorizado procederá a la verificación y calibración del tacógrafo, excepto cuando el precinto haya sido retirado o roto a efectos de control y sustituido por un agente de control.».

10) En el artículo 26 se inserta el apartado siguiente:

«7 bis. La autoridad competente del Estado miembro emisor podrá exigir a un conductor que sustituya la tarjeta de conductor por una nueva cuando sea necesario para cumplir las especificaciones técnicas pertinentes.».

11) El artículo 34 se modifica como sigue:

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

«1. Los conductores utilizarán hojas de registro o tarjetas de conductor todos los días que conduzcan, a partir del momento en que se hagan cargo del vehículo. No se retirará la hoja de registro o tarjeta de conductor antes de que finalice el período de trabajo diario, excepto si dicha retirada es autorizada o es necesaria para introducir el símbolo del país tras haber cruzado una frontera. No se podrá utilizar ninguna hoja de registro o tarjeta de conductor para un período más largo del previsto en ellas.»;

b) en el apartado 5, la letra b) se modifica como sigue:

i) el inciso iv) se sustituye por el texto siguiente:

«iv) con el signo : pausa, descanso, vacaciones anuales o baja por enfermedad.»;

ii) se añade el inciso siguiente:

«v) con el signo para “transbordador/tren”: además del signo : el período de descanso disfrutado a bordo de un transbordador o tren de conformidad con el artículo 9 del Reglamento (CE) n.º 561/2006.»;

c) en el apartado 6 se añade la letra siguiente:

«f) los símbolos de los países en que comience y termine su período de trabajo diario. El conductor también introducirá el símbolo del país en el que entre después de cruzar una frontera de un Estado miembro al principio de la primera parada del conductor en ese Estado miembro. Dicha primera parada se realizará en el lugar de parada lo más cercano posible a la frontera o una vez cruzada la frontera. Cuando el cruce de la frontera de un Estado miembro se produzca en un transbordador o tren, el conductor introducirá el símbolo del país en el puerto o la estación de llegada.»;

d) el apartado 7 se sustituye por el texto siguiente:

«7. El conductor introducirá en el tacógrafo digital los símbolos de los países en que comience y termine su período de trabajo diario.

A partir del 2 de febrero de 2022, el conductor también introducirá el símbolo del país en el que entre el conductor después de cruzar una frontera de un Estado miembro al principio de la primera parada del conductor en ese Estado miembro. Dicha primera parada se realizará en el lugar de parada lo más cercano posible a la frontera o una vez cruzada la frontera. Cuando el cruce de la frontera de un Estado miembro se produzca a bordo de un transbordador o tren, el conductor introducirá el símbolo del país en el puerto o la estación de llegada.

Los Estados miembros podrán obligar a los conductores de vehículos que efectúen actividades de transporte dentro de su territorio a que añadan al símbolo del país especificaciones geográficas más detalladas, siempre que tales Estados miembros hayan notificado dichas especificaciones geográficas a la Comisión antes del 1 de abril de 1998.

Los conductores no estarán obligados a introducir la información a que se refiere el párrafo primero si el tacógrafo registra automáticamente los datos de posición de conformidad con el artículo 8.».

12) El artículo 36 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se modifica como sigue:

i) el inciso i) se sustituye por el texto siguiente:

«i) las hojas de registro del día en curso y los 56 días anteriores,».

ii) el inciso iii) se sustituye por el texto siguiente:

«iii) cualquier registro manual o documento impreso realizados durante el día en curso y los 56 días anteriores.»;

b) en el apartado 2, el inciso ii) se sustituye por el texto siguiente:

«ii) cualquier registro manual o documento impreso realizados durante el día en curso y los 56 días anteriores.».

Artículo 3

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

Sin embargo, el artículo 1, punto 15, y el artículo 2, punto 12, serán de aplicación a partir del 31 de diciembre de 2024.

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

Hecho en Bruselas, el 15 de julio de 2020.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

D.M. SASSOLI

Por el Consejo

La Presidenta

J. KLOECKNER

REGLAMENTO (UE) 2020/1055 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**de 15 de julio de 2020****por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 y (UE) n.º 1024/2012 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector del transporte por carretera**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

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

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) La experiencia adquirida con la aplicación de los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009 ⁽⁴⁾ y (CE) n.º 1072/2009 ⁽⁵⁾ del Parlamento Europeo y del Consejo ha puesto de manifiesto que las normas establecidas en ellos ofrecen margen de mejora en diversos aspectos.
- (2) Hasta la fecha, y salvo disposición en contrario del Derecho nacional, las normas sobre el acceso a la profesión de transportista por carretera no son aplicables a las empresas que ejerzan la profesión de transportista de mercancías por carretera únicamente mediante vehículos de motor o conjuntos de vehículos con una masa en carga autorizada no superior a 3,5 toneladas. El número de tales empresas que realizan operaciones de transporte tanto nacionales como internacionales está en aumento. Como resultado de ello, varios Estados miembros han decidido aplicar a esas empresas las normas sobre el acceso a la profesión de transportista por carretera establecidas en el Reglamento (CE) n.º 1071/2009. A fin de evitar posibles lagunas y garantizar, mediante normas comunes, un nivel mínimo de profesionalización del sector que utiliza vehículos de motor destinados exclusivamente al transporte de mercancías y con una masa en carga autorizada no superior a 3,5 toneladas, y así aproximar las condiciones de competencia entre todos los transportistas, debe modificarse dicho Reglamento. Los requisitos para acceder a la profesión deben ser obligatorios para los transportistas que utilicen vehículos de motor o conjuntos de vehículos destinados exclusivamente al transporte de mercancías, con una masa en carga autorizada superior a 2,5 pero que no excede de 3,5 toneladas, que efectúen transportes internacionales.
- (3) De conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1072/2009, determinadas actividades de transporte internacional están exentas de la necesidad de disponer de una licencia comunitaria para entrar en el mercado europeo del transporte de mercancías por carretera. En el marco de la organización de dicho mercado, las empresas de transporte de mercancías por carretera que transportan mercancías en vehículos de motor o conjuntos de vehículos cuya masa en carga autorizada no sea superior a 2,5 toneladas deben quedar exentas de la necesidad de disponer de una licencia comunitaria o de cualquier otra licencia de transporte.
- (4) Si bien los vehículos con una masa en carga autorizada por debajo de un determinado umbral quedan excluidos del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, dicho Reglamento da la posibilidad a los Estados miembros de aplicar la totalidad o una parte de sus disposiciones a los vehículos mencionados.
- (5) Actualmente, los Estados miembros tienen la posibilidad de supeditar el acceso a la profesión de transportista por carretera a otros requisitos además de los especificados en el Reglamento (CE) n.º 1071/2009. No se ha demostrado que esta posibilidad sea imprescindible para responder a necesidades imperativas y sí ha provocado divergencias respecto a tal acceso. Así pues, conviene suprimirla.

⁽¹⁾ DO C 197 de 8.6.2018, p. 38.

⁽²⁾ DO C 176 de 23.5.2018, p. 57.

⁽³⁾ Posición del Parlamento Europeo de 4 de abril de 2019 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y posición del Consejo en primera lectura de 7 de abril de 2020 (DO C 153 de 7.5.2020, p. 1). Posición del Parlamento Europeo de 9 de julio de 2020 (pendiente de publicación en el Diario Oficial).

⁽⁴⁾ Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (DO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

⁽⁵⁾ Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

- (6) Con objeto de combatir el fenómeno de las llamadas «empresas buzón» y garantizar una competencia leal y la igualdad de condiciones en el mercado interior, es necesario velar por que los transportistas por carretera establecidos en un Estado miembro tengan una presencia real y continua en dicho Estado miembro y que realicen sus actividades de transporte desde allí. Por tanto, teniendo en cuenta la experiencia adquirida, es necesario clarificar y reforzar las disposiciones relativas a la existencia de un establecimiento efectivo y fijo, evitando la imposición de una carga administrativa desproporcionada.
- (7) La presencia real y continua en el Estado miembro de establecimiento exige en particular que la empresa realice operaciones de transporte con el equipamiento técnico adecuado situado en ese Estado miembro.
- (8) El Reglamento (CE) n.º 1071/2009 obliga a las empresas a ejercer efectiva y permanentemente sus operaciones con el equipamiento y las instalaciones técnicas adecuadas en un centro de explotación situado en el Estado miembro de establecimiento, y permite establecer requisitos adicionales a nivel nacional, siendo el requisito más frecuente el de la disponibilidad de plazas de estacionamiento en el Estado miembro de establecimiento. Sin embargo, tales requisitos aplicados de forma desigual no han sido suficientes para garantizar un vínculo real con ese Estado miembro a fin de luchar de manera eficaz contra las empresas buzón y reducir el riesgo de cabotaje sistemático y de conductores nómadas organizados desde una empresa a la que no regresan los vehículos. Habida cuenta de que, a fin de garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior en el ámbito de los transportes, pueden ser necesarias normas específicas sobre el derecho de establecimiento y la prestación de servicios, conviene armonizar en mayor medida los requisitos de establecimiento y reforzar los requisitos vinculados a la presencia, en el Estado miembro de establecimiento, de los vehículos utilizados por el transportista. Al definir un intervalo mínimo claro dentro del cual el vehículo debe regresar también se contribuye a garantizar que dichos vehículos reciban un mantenimiento adecuado con el equipamiento técnico situado en el Estado miembro de establecimiento y se facilitan los controles.

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

- (9) En la medida en que el acceso a la profesión de transportista por carretera depende de la honorabilidad de la empresa de que se trate, es necesario aportar claridad en cuanto a las personas cuya conducta debe tenerse en cuenta, a los procedimientos administrativos que deben seguirse y a los plazos de espera a efectos de la rehabilitación cuando un gestor de transporte haya perdido su honorabilidad.
- (10) A la vista de su potencial para afectar considerablemente a las condiciones de competencia leal en el mercado del transporte por carretera, las infracciones graves de las normas fiscales nacionales deben añadirse a los aspectos pertinentes para la evaluación de la honorabilidad.
- (11) A la vista de su potencial para afectar considerablemente al mercado del transporte por carretera y a la protección social de los trabajadores, las infracciones graves de las normas de la Unión sobre el desplazamiento de trabajadores del transporte por carretera, del cabotaje y de la legislación aplicable a las obligaciones contractuales deben añadirse a los aspectos pertinentes para la evaluación de la honorabilidad.
- (12) Dada la importancia de la competencia leal en el mercado interior, las infracciones de las normas de la Unión a este respecto, en particular normas sobre el acceso al mercado tales como las normas de cabotaje, deben tenerse en cuenta en la evaluación de la honorabilidad de los gestores de transporte y de las empresas de transporte. Deben aclararse en consecuencia los términos del mandato conforme al cual la Comisión pueda definir el nivel de gravedad de las infracciones pertinentes.
- (13) Las autoridades nacionales competentes han tenido dificultades para determinar los documentos que pueden presentar las empresas a fin de demostrar su capacidad financiera, sobre todo en ausencia de cuentas anuales aprobadas. Deben clarificarse las normas sobre las pruebas necesarias para demostrar la capacidad financiera.

⁽⁶⁾ Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

- (14) Las empresas que ejerzan la profesión de transportista de mercancías por carretera mediante vehículos de motor o conjuntos de vehículos destinados exclusivamente al transporte de mercancías, que efectúen transportes internacionales y que tengan una masa en carga autorizada superior a 2,5 toneladas pero que no exceda de 3,5 toneladas, deben tener una capacidad financiera mínima a fin de garantizar que disponen de los medios necesarios para llevar a cabo sus operaciones de forma estable y duradera. No obstante, dado que las operaciones llevadas a cabo con estos vehículos son generalmente de dimensiones limitadas, los requisitos correspondientes de capacidad financiera deben ser menos exigentes que los que se apliquen a las empresas que utilicen vehículos por encima de dicho límite. Al determinar la capacidad financiera exigida se deben tener en cuenta los conjuntos de vehículos. La autoridad competente debe aplicar el nivel más elevado del requisito de capacidad financiera si la masa en carga autorizada del conjunto de vehículos es superior a 3,5 toneladas.
- (15) A fin de mantener y crear normas estrictas para las empresas sin producir efectos negativos en el mercado interior del transporte por carretera, los Estados miembros deben poder aplicar también a las empresas establecidas en sus territorios los requisitos financieros relativos al uso de vehículos con una masa en carga autorizada no superior a 3,5 toneladas.
- (16) Para garantizar la fiabilidad del sector del transporte por carretera y mejorar la recaudación de las deudas pendientes con organismos de Derecho público, los Estados miembros deben tener la posibilidad de exigir que se cumplan las obligaciones de pago contraídas con las entidades del sector público, como las deudas en concepto de impuesto sobre el valor añadido o las contribuciones a la seguridad social, y exigir que las empresas no estén sujetas a medidas introducidas para proteger sus activos.
- (17) La información sobre los transportistas incluida en los registros electrónicos nacionales debe ser lo más completa y actualizada posible a fin de que las autoridades nacionales encargadas de controlar el cumplimiento de las normas pertinentes puedan tener una suficiente visión de conjunto de las empresas que se estén investigando. En particular, la información sobre el número de matrícula de los vehículos a disposición de los transportistas y la clasificación de riesgos de estos últimos deben permitir un mejor control nacional y transfronterizo del cumplimiento de las disposiciones de los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009 y (CE) n.º 1072/2009. Por tanto, las normas sobre el registro electrónico nacional deben modificarse en consecuencia.
- (18) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para adoptar, entre otras cosas, los procedimientos técnicos para la consulta electrónica de los registros electrónicos nacionales de los demás Estados miembros. Tales procedimientos pueden incluir aquellos procedimientos necesarios para posibilitar el acceso por las autoridades competentes a la clasificación de riesgos armonizada de una empresa, de conformidad con el artículo 9 de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁷⁾, durante los controles en carretera. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁸⁾.
- (19) La definición de la infracción más grave relativa a la superación del período de conducción diario, contemplada en el anexo IV del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, no se ajusta a la disposición vigente correspondiente establecida en el Reglamento (CE) n.º 561/2006. Esta incoherencia es causa de inseguridad y de divergencia de las prácticas entre las autoridades nacionales, lo que provoca dificultades en el control del cumplimiento de tales normas. Así pues, dicha definición debe clarificarse para garantizar la coherencia entre los dos Reglamentos.
- (20) Las normas sobre el transporte nacional efectuado con carácter temporal por transportistas no residentes en un Estado miembro de acogida («cabotaje») deben ser claras, sencillas y de cumplimiento fácil de controlar, y mantener a la vez el nivel de liberalización conseguido hasta ahora.
- (21) Los transportes de cabotaje deben contribuir a incrementar el coeficiente de carga de los vehículos pesados y a reducir los trayectos en vacío y deben permitirse siempre y cuando no se lleven a cabo de modo que creen una actividad permanente o continua en el Estado miembro afectado. A fin de garantizar que los transportes de cabotaje no se lleven a cabo de modo que creen una actividad permanente o continua, los transportistas no deben ser autorizados a realizarlos en el mismo Estado miembro durante un período determinado una vez finalizado un ciclo de operaciones de transporte de cabotaje.

⁽⁷⁾ Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 y la Directiva 2002/15/CE en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera, y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 35).

⁽⁸⁾ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (22) Si bien la mayor liberalización que se establece en el artículo 4 de la Directiva 92/106/CEE del Consejo ⁽⁹⁾, comparada al cabotaje en virtud del Reglamento (CE) n.º 1072/2009, ha sido beneficiosa para fomentar el transporte combinado y, en principio, debe mantenerse, es necesario velar por que no se utilice de manera indebida. La experiencia demuestra que, en determinadas partes de la Unión, la citada disposición ha sido utilizada de manera sistemática para eludir el carácter temporal del cabotaje y como base para la presencia continua de vehículos en un Estado miembro distinto del Estado de establecimiento de la empresa. Las prácticas desleales de este tipo corren el riesgo de abocar a un *dumping* social y comprometen el respeto del marco jurídico aplicable al cabotaje. Por consiguiente, los Estados miembros han de poder establecer excepciones a lo dispuesto en el artículo 4 de la Directiva 92/106/CEE y aplicar las disposiciones relativas al cabotaje previstas en el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 a fin de abordar estos problemas, mediante la introducción de un límite proporcionado a la presencia continua de vehículos en sus territorios.
- (23) El control eficaz y eficiente del cumplimiento de las normas es una condición previa para la competencia leal en el mercado interior. Es fundamental una mayor digitalización de los instrumentos de control del cumplimiento para liberar capacidades de control, para reducir cargas administrativas innecesarias sobre los transportistas internacionales, en particular las pequeñas y medianas empresas, para concentrarse mejor en los transportistas de alto riesgo y para detectar prácticas fraudulentas. Deben precisarse los medios por los cuales los transportistas por carretera pueden demostrar el cumplimiento de las normas sobre los transportes de cabotaje. Los controles en carretera deben basarse en los documentos de transporte y, si están disponibles, en los datos registrados por el tacógrafo. A fin de simplificar la presentación de las pruebas correspondientes y su tratamiento por las autoridades competentes, el uso y la transmisión de información de transporte electrónica deben reconocerse como medios de prueba del cumplimiento. El formato utilizado a tal efecto debe garantizar la fiabilidad y la autenticidad. Teniendo en cuenta el creciente uso del intercambio electrónico eficiente de información en el transporte y la logística, es importante velar por la coherencia de los marcos normativos y establecer disposiciones dirigidas a la simplificación de los procedimientos administrativos.
- (24) Las empresas de transporte son las destinatarias de las normas sobre transporte internacional y, en cuanto tales, están sujetas a las consecuencias de las infracciones que cometan. No obstante, con el fin de evitar abusos por parte de empresas que contraten a transportistas de mercancías por carretera para servicios de transporte, los Estados miembros deben también proporcionar normas claras y predecibles sobre las sanciones impuestas a los cargadores, intermediarios, contratistas y subcontratistas en caso de que supieran o, a la vista de todas las circunstancias pertinentes, hubieran debido saber, que los servicios de transporte que han contratado infringen lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 1072/2009.
- (25) La Autoridad Laboral Europea, cuyo ámbito de actividades establecido en el artículo 1, apartado 4, del Reglamento (UE) 2019/1149 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁰⁾ abarca el Reglamento (CE) n.º 1071/2009, desempeñará una función importante a la hora de ayudar a los Estados miembros a controlar adecuadamente el cumplimiento de las normas del presente Reglamento. Esta función consistirá principalmente en controles concertados, la facilitación de la cooperación e intercambio de información entre los Estados miembros, la promoción y puesta en común de las mejores prácticas, apoyo al desarrollo de las capacidades, formación y campañas de sensibilización.
- (26) A fin de tener en cuenta la evolución del mercado y el progreso técnico, debe delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea para modificar los anexos I, II y III del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 y los anexos I, II y III del Reglamento (CE) n.º 1072/2009. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación ⁽¹¹⁾. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de los actos delegados.
- (27) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber introducir un nivel de armonización en algunos ámbitos que hasta ahora no estaban armonizados por el Derecho de la Unión, en particular respecto al transporte con vehículos comerciales ligeros y las prácticas de control del cumplimiento, así como aproximar las condiciones de

⁽⁹⁾ Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

⁽¹⁰⁾ Reglamento (UE) 2019/1149 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se crea la Autoridad Laboral Europea, se modifican los Reglamentos (CE) n.º 883/2004, (UE) n.º 492/2011 y (UE) 2016/589 y se deroga la Decisión (UE) 2016/344 (DO L 186 de 11.7.2019, p. 21).

⁽¹¹⁾ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

competencia y mejorar el control del cumplimiento, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a la naturaleza de los objetivos perseguidos en combinación con el carácter transfronterizo del transporte por carretera, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con arreglo el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

- (28) Procede, por lo tanto, modificar en consecuencia los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 y el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹²⁾.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

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

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

- 1) En el artículo 1, el apartado 4 se modifica como sigue:

a) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

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

b) se inserta la letra siguiente:

«a bis) las empresas que ejerzan la profesión de transportista de mercancías por carretera únicamente mediante vehículos de motor o conjuntos de vehículos cuya masa total de carga autorizada no sea superior a 2,5 toneladas;»;

c) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) las empresas que presten servicios de transporte de viajeros por carretera exclusivamente con fines no comerciales o que tengan una actividad principal distinta de la de transportista de viajeros por carretera.»;

d) se añade el párrafo siguiente:

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

- 2) En el artículo 3 se suprime el apartado 2.

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

«Artículo 5

Condiciones respecto del requisito de establecimiento

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

a) tener locales en los que tenga acceso a los originales de los documentos principales de la empresa, ya sea en formato electrónico o cualquier otro formato, en particular sus contratos de transporte, los documentos relacionados con los vehículos que estén a disposición de la empresa, documentos contables, documentos de gestión del personal, contratos laborales, documentos de la seguridad social, documentos que contengan datos sobre la distribución y el desplazamiento de los conductores, documentos con los datos relativos al cabotaje, a los tiempos de conducción y períodos de descanso, y cualquier otro documento al que deba poder acceder la autoridad competente para comprobar el cumplimiento por la empresa de las condiciones establecidas en el presente Reglamento;

b) organizar la actividad de su flota de vehículos de tal forma que se garantice que los vehículos que están a disposición de la empresa y son utilizados en el transporte internacional regresan a uno de los centros de operaciones en dicho Estado miembro al menos en un plazo de ocho semanas desde que salió de él;

⁽¹²⁾ 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).

- c) estar inscrita en el registro de sociedades mercantiles de ese Estado miembro o en un registro similar cuando así lo exija la legislación nacional;
 - d) tributar por sus ingresos y, cuando así lo exija la legislación nacional, tener un número de identificación válido a efectos del impuesto sobre el valor añadido;
 - e) una vez concedida la autorización, disponer de uno o más vehículos matriculados o puestos en circulación y autorizados para ser utilizados con arreglo a la legislación de ese Estado miembro, ya sea en plena propiedad, ya en virtud de otro título, por ejemplo, un contrato de compraventa a plazos, un contrato de arrendamiento o uno de arrendamiento financiero (*leasing*);
 - f) ejercer efectiva y permanentemente sus actividades administrativas y comerciales con el equipamiento e instalaciones adecuados en los locales a que se refiere la letra a) situados en ese Estado miembro, y dirigir efectiva y permanentemente sus operaciones de transporte para las que se utilizan los vehículos mencionados en la letra g) con el equipamiento técnico adecuado situado en ese Estado miembro;
 - g) disponer regularmente, de forma continuada, de un número de vehículos que cumplan las condiciones expuestas en la letra e) y de conductores cuya base se encuentre normalmente en un centro de operaciones de ese Estado miembro, en ambos casos de manera proporcionada al volumen de las operaciones de transporte que realice la empresa.
2. Además de los requisitos establecidos en el apartado 1, los Estados miembros podrán exigir que la empresa tenga en el Estado miembro de establecimiento:
- a) de manera proporcionada a las dimensiones de la actividad de la empresa, personal administrativo debidamente cualificado en los locales o un gestor de transporte que esté localizable durante un horario laboral habitual;
 - b) una infraestructura operativa distinta del equipamiento técnico a que se refiere el apartado 1, letra f), en el territorio de ese Estado miembro, en particular una oficina que esté abierta en un horario laboral habitual, de manera proporcionada a las dimensiones de la actividad de la empresa.»
- 4) El artículo 6 se modifica como sigue:
- a) el apartado 1 se modifica como sigue:
 - i) el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«Al determinar si una empresa cumple dicho requisito, los Estados miembros tomarán en consideración la conducta de dicha empresa, de sus gestores de transporte, directores ejecutivos y cualquier otra persona pertinente que pueda determinar el Estado miembro. Toda referencia que se haga en el presente artículo a condenas, sanciones o infracciones incluirá las de la propia empresa y las de sus gestores de transporte, directores ejecutivos y cualquier otra persona pertinente que pueda determinar el Estado miembro.»
 - ii) en el párrafo tercero, letra a), inciso vi), se suprime la palabra «y»,
 - iii) en el párrafo tercero, letra a), se añade el inciso siguiente:

«vii) el Derecho fiscal, y»,
 - iv) en el párrafo tercero, letra b), se añaden los incisos siguientes:
 - «xi) desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera,
 - xii) legislación aplicable a las obligaciones contractuales,
 - xiii) cabotaje.»;
 - b) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

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

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

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

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

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

c) se inserta el apartado siguiente:

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

A tal fin, la Comisión:

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

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

5) El artículo 7 se modifica como sigue:

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

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

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

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

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

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

b) se inserta el apartado siguiente:

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

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

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

d) se inserta el apartado siguiente:

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

6) El artículo 8 se modifica como sigue:

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

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

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

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

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

«A fin de otorgar una licencia a una empresa que se dedique al transporte por carretera y que opere únicamente con vehículos de motor o conjuntos de vehículos cuya masa en carga autorizada no sea superior a 3,5 toneladas, los Estados miembros podrán eximir de los exámenes a que se refiere el artículo 8, apartado 1, a las personas que presenten pruebas de haber dirigido una empresa de ese tipo de forma permanente durante un período de diez años antes del 20 de agosto de 2020.».

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

9) El artículo 12 se modifica como sigue:

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

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

(*) Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 y la Directiva 2002/15/CE en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera, y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 35).»;

- b) en el apartado 2 se suprime el párrafo segundo.
- 10) En el artículo 13, apartado 1, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
- «c) un plazo no superior a seis meses, si no se ha cumplido el requisito de capacidad financiera, a fin de demostrar que se ha vuelto a cumplir tal requisito de manera permanente.»
- 11) El artículo 14 se modifica como sigue:
- a) en el apartado 1 se añade el párrafo siguiente:
- «La autoridad competente no rehabilitará al gestor de transporte antes de que haya transcurrido un año desde la fecha de la pérdida de la honorabilidad y, en ningún caso, antes de que el gestor de transporte haya demostrado que ha recibido formación adecuada durante un período no inferior a tres meses o que ha superado un examen sobre las materias enumeradas en la parte I del anexo I del presente Reglamento.»;
- b) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:
- «2. Hasta que no se haya adoptado una medida de rehabilitación con arreglo a las disposiciones pertinentes de la legislación nacional y al apartado 1 del presente artículo, el certificado de competencia profesional a que se refiere el artículo 8, apartado 8, del gestor de transporte inhabilitado perderá su validez en todos los Estados miembros.».
- 12) El artículo 16 se modifica como sigue:
- a) el apartado 2 se modifica como sigue:
- i) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
- «c) los nombres de los gestores de transporte designados por cumplir los requisitos establecidos en el artículo 3 relativos a la honorabilidad y la competencia profesional o, en su caso, el nombre de un representante legal;»;
- ii) se añaden las letras siguientes:
- «g) el número de matrícula de los vehículos a disposición de la empresa con arreglo al artículo 5, apartado 1, letra g);
- h) el número de personas empleadas en la empresa a 31 de diciembre del año anterior, que se deberá registrar en el registro nacional a más tardar el 31 de marzo de cada año;
- i) la clasificación de riesgos de la empresa de acuerdo con el artículo 9, apartado 1, de la Directiva 2006/22/CE.»;
- iii) los párrafos segundo, tercero y cuarto se sustituyen por el texto siguiente:
- «Los datos contemplados en el párrafo primero, letras a) a d), serán accesibles al público, de conformidad con las disposiciones pertinentes sobre protección de los datos personales.
- Los Estados miembros podrán optar por conservar en registros separados los datos contemplados en el párrafo primero, letras e) a i). En tal caso, los datos contemplados en las letras e) y f) deberán estar a disposición de todas las autoridades competentes del Estado miembro de que se trate, previa solicitud, o ser directamente accesibles para ellas. La información solicitada se facilitará en un plazo de cinco días hábiles a partir de la recepción de la solicitud.
- Los datos contemplados en el primer párrafo, letras g), h) e i), estarán a disposición de las autoridades competentes durante los controles en carretera a partir de 12 meses después de la entrada en vigor del acto de ejecución, adoptado con arreglo al apartado 6, que especifique las funcionalidades para permitir la disponibilidad de los datos para las autoridades competentes durante los controles en carretera.
- Los datos contemplados en el párrafo primero, letras e) a i), solo serán accesibles para autoridades distintas de las autoridades competentes si dichas autoridades están facultadas para efectuar controles e imponer sanciones en el sector del transporte por carretera y sus funcionarios han prestado juramento de guardar secreto o están sometidos a una obligación formal de secreto.»;

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

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

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

d) se suprime el apartado 7.

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

«Artículo 18

Cooperación administrativa entre Estados miembros

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

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

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

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

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

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

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

8. El intercambio de información contemplado en el apartado 3 se llevará a cabo a través del sistema de intercambio de mensajes, en concreto el Registro Europeo de Empresas de Transporte por Carretera (ERRU) establecido por el Reglamento (UE) n.º 1213/2010 de la Comisión (*). La cooperación administrativa y la asistencia mutua entre las autoridades competentes de los Estados miembros que se establecen en los apartados 4 a 7 se pondrán en práctica a través del Sistema de Información del Mercado Interior (IMI), establecido por el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo (**). A tal fin, cada Estado miembro designará como autoridad competente el punto de contacto a que se refiere el apartado 1 e informará de ello a la Comisión a través del IMI.

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

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

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

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

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

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

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

«No obstante lo dispuesto en el artículo 1, apartado 2, hasta el 21 de mayo de 2022 las empresas de transporte de mercancías por carretera que efectúen transportes internacionales únicamente mediante vehículos de motor o conjuntos de vehículos cuya masa en carga autorizada no sea superior a 3,5 toneladas quedarán exentas de las disposiciones del presente Reglamento, a menos que el Derecho del Estado miembro de establecimiento disponga lo contrario.

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

15) Se suprime el artículo 24.

16) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 24 bis

Ejercicio de la delegación

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

2. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 8, apartado 9, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir del 20 de agosto de 2020.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 8, apartado 9, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

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

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 8, apartado 9, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

(*) DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.».

17) El artículo 25 se modifica como sigue:

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

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

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

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

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

18) El artículo 26 se modifica como sigue:

a) el título se sustituye por el texto siguiente:

«*Informes y revisión*»;

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

«b) el número, desglosado por tipo y por año, de autorizaciones concedidas en virtud del presente Reglamento, el número de autorizaciones suspendidas, el número de autorizaciones retiradas, el número de inhabilitaciones, así como los motivos en que se funden tales decisiones. Los informes relativos al período posterior al 21 de mayo de 2022 también incluirán un desglose de estos datos por:

i) transportistas de viajeros por carretera,

ii) transportistas de mercancías por carretera que utilicen únicamente vehículos de motor o conjuntos de vehículos cuya masa en carga autorizada no sea superior a 3,5 toneladas, y

iii) el resto de transportistas de mercancías por carretera;»;

c) se añaden los apartados siguientes:

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

4. A más tardar el 21 de agosto de 2023, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo, sobre la base de la información que reúna con arreglo al apartado 3 y sobre la base de otras pruebas, un informe detallado sobre el grado de cooperación administrativa entre Estados miembros, sobre cualquier posible deficiencia en este sentido y sobre posibles formas de mejorar la cooperación. Tomando este informe como base, evaluará si es necesario proponer medidas adicionales.

5. La Comisión evaluará la ejecución del presente Reglamento a más tardar el 21 de agosto de 2023 y presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre su aplicación.

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

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

19) El anexo IV se modifica como sigue:

a) el título se sustituye por el texto siguiente:

«**Infracciones más graves a los efectos del artículo 6, apartado 2**»;

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

«b) Superación, durante un período de trabajo diario, del límite del período máximo de conducción diario por una diferencia del 50 % o más.»;

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

«2. Ausencia de tacógrafo y/o de dispositivo de limitación de velocidad, o instalación en el vehículo y/o utilización de un dispositivo fraudulento capaz de modificar los registros del aparato de control y/o del dispositivo de limitación de velocidad o falsificación de las hojas de registro o de los datos transferidos del tacógrafo y/o de la tarjeta de conductor.».

Artículo 2

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

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

1) En el artículo 1, el apartado 5 se modifica como sigue:

a) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) hasta el 20 de mayo de 2022: los transportes de mercancías con vehículos cuya masa en carga autorizada no sea superior a 3,5 toneladas;»;

b) se inserta la letra siguiente:

«c bis) a partir del 21 de mayo de 2022: los transportes de mercancías con vehículos cuya masa en carga autorizada no sea superior a 2,5 toneladas;».

2) El artículo 4 se modifica como sigue:

a) en el apartado 2 se suprime el párrafo tercero;

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

«4. La licencia comunitaria y las copias auténticas deberán ajustarse al modelo que figura en el anexo II, en el que se fijan asimismo sus condiciones de utilización. Contendrán al menos dos de los elementos de seguridad enumerados en el anexo I.

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

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

3) En el artículo 5, el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 14 *ter* para modificar el anexo III a fin de adaptarlo al progreso técnico.».

4) El artículo 8 se modifica como sigue:

a) se inserta el apartado siguiente:

«2 bis. Los transportistas de mercancías por carretera no estarán autorizados a realizar transportes de cabotaje con el mismo vehículo o, si se trata de un vehículo articulado, con el vehículo de tracción de dicho vehículo, en el mismo Estado miembro en el plazo de cuatro días a partir de la finalización de su transporte de cabotaje en dicho Estado miembro.»;

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

«3. Los servicios nacionales de transporte de mercancías por carretera efectuados en el Estado miembro de acogida por un transportista no residente solo se considerarán conformes con el presente Reglamento si el transportista puede acreditar fehacientemente el transporte internacional previo y cada uno de los transportes consecutivos de cabotaje llevados a cabo. En el caso de que el vehículo haya estado en el territorio del Estado miembro de acogida durante el período de cuatro días previo al transporte internacional, el transportista deberá también acreditar fehacientemente todos los transportes realizados durante ese período.»;

c) se inserta el apartado siguiente:

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

d) el apartado 5 se modifica como sigue:

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

5) El artículo 10 se modifica como sigue:

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

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

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

b) se añade el apartado siguiente:

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

6) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 10 bis

Controles

1. Al objeto de seguir cumpliendo las obligaciones establecidas en el presente capítulo, los Estados miembros garantizarán la aplicación en su territorio de una estrategia nacional coherente de control del cumplimiento. Esta estrategia se centrará en las empresas con una clasificación de alto riesgo a que se refiere el artículo 9 de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (*).

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

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

(*) Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 y la Directiva 2002/15/CE en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera, y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 35).».

7) Se insertan los artículos siguientes:

«Artículo 14 bis

Responsabilidad

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

Artículo 14 ter

Ejercicio de la delegación

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

2. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 4, apartado 4, y el artículo 5, apartado 4, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir del 20 de agosto de 2020.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 4, apartado 4, y el artículo 5, apartado 4, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

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

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 4, apartado 4, y del artículo 5, apartado 4, entrarán en vigor únicamente si, en el plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

(*) DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.».

8) Se suprime el artículo 15.

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

«Artículo 17

Informes y revisión

1. A más tardar el 31 de marzo cada dos años, los Estados miembros informarán a la Comisión sobre el número de transportistas titulares de la licencia comunitaria a 31 de diciembre de cada uno de los dos años anteriores y sobre el número de copias auténticas correspondientes a los vehículos en circulación en dicha fecha. Los informes relativos al período posterior al 20 de mayo de 2022 también incluirán un desglose de estos datos por transportista de mercancías por carretera que realice transportes internacionales únicamente por medio de vehículos cuya masa en carga autorizada no sea superior a 3,5 toneladas, y por el resto de los transportistas de mercancías por carretera.

2. A más tardar el 31 de marzo cada dos años, los Estados miembros informarán a la Comisión sobre el número de certificados de conductor expedidos en cada uno de los dos años naturales anteriores, así como sobre el número total de certificados de conductor en circulación a 31 de diciembre de cada uno de los dos años anteriores. Los informes relativos al período posterior al 20 de mayo de 2022 también incluirán un desglose de estos datos por transportista de mercancías por carretera que realice transportes internacionales únicamente por medio de vehículos cuya masa en carga autorizada no sea superior a 3,5 toneladas, y por el resto de los transportistas de mercancías por carretera.
3. A más tardar el 21 de agosto de 2022, los Estados miembros presentarán a la Comisión sus estrategias nacionales de control del cumplimiento adoptadas con arreglo al artículo 10 bis. A más tardar el 31 de marzo de cada año, los Estados miembros informarán a la Comisión sobre las actividades en materia de control del cumplimiento efectuadas en el año natural precedente con arreglo al artículo 10 bis, incluyendo, si procede, el número de controles efectuados. Esta información incluirá el número de vehículos controlados.
4. A más tardar el 21 de agosto de 2024, la Comisión elaborará un informe sobre la situación del mercado del transporte por carretera de la Unión. Dicho informe contendrá un análisis de la situación de mercado, que incluirá una valoración tanto de la eficacia de los controles como de la evolución de las condiciones de empleo en la profesión.
5. A más tardar el 21 de agosto de 2023, la Comisión evaluará la aplicación del presente Reglamento, en particular el impacto de las modificaciones del artículo 8 introducidas por el Reglamento (UE) 2020/1055 del Parlamento Europeo y del Consejo (*), y presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre dicha aplicación.
6. Tras el informe a que se refiere el apartado 5, la Comisión evaluará periódicamente el presente Reglamento y presentará los resultados de la evaluación al Parlamento Europeo y al Consejo.
7. Cuando proceda, los informes a que se refieren los apartados 5 y 6 irán acompañados de las propuestas legislativas pertinentes.

(*) Reglamento (UE) 2020/1055 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 y (UE) n.º 1024/2012 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector del transporte por carretera (DO L 249 de 31.7.2020, p. 17).».

Artículo 3

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

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

- «15. Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (*): artículo 18, apartado 8.

(*) DO L 300 de 14.11.2009, p. 51.».

Artículo 4

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Será aplicable a partir del 21 de febrero de 2022.

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

Hecho en Bruselas, el 15 de julio de 2020.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

D.M. SASSOLI

Por el Consejo

La Presidenta

J. KLOECKNER

REGLAMENTO (UE) 2020/1056 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**de 15 de julio de 2020****sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

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 y su artículo 100, apartado 2,

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⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) La eficiencia del transporte de mercancías y la logística es fundamental para el crecimiento y la competitividad de la economía de la Unión Europea, el funcionamiento del mercado interior y la cohesión social y económica de todas las regiones de la Unión.
- (2) El objetivo del presente Reglamento es promover la digitalización del transporte de mercancías y la logística para reducir los costes administrativos, mejorar las capacidades de ejecución de las autoridades competentes y aumentar la eficiencia y la sostenibilidad del transporte.
- (3) La circulación de mercancías, entre las que se incluyen los residuos, lleva aparejada una gran cantidad de información que aún se intercambia en formato papel, tanto entre las empresas como entre las empresas y las autoridades competentes. El uso de documentos en papel representa una importante carga administrativa para los operadores logísticos y un coste adicional para estos y los sectores conexos (como el comercio y la fabricación), en particular para las pymes, y tiene un impacto negativo en el medio ambiente.
- (4) Se considera que la razón principal de la falta de progreso hacia la simplificación y hacia una mayor eficiencia en los intercambios de información que hacen posible los medios electrónicos disponibles es la ausencia de un marco jurídico uniforme a escala de la UE que obligue a las autoridades competentes a aceptar en formato electrónico la información relevante en materia de transporte de mercancías legalmente exigida. La aceptación de la información en formato electrónico y con especificaciones comunes por parte de las autoridades competentes facilitaría no solo la comunicación entre ellas y los operadores económicos sino también, indirectamente, la implantación en toda la Unión de mecanismos de comunicación electrónica uniformes y simplificados entre empresas. También supondría un importante ahorro administrativo para los operadores económicos y en particular para las pymes, que constituyen la mayor parte de las empresas de transporte y logística dentro de la Unión.
- (5) En algunos ámbitos de la legislación de transporte de la Unión se exige a las autoridades competentes que acepten información digitalizada, pero esto solo afecta a una pequeña parte de los actos jurídicos pertinentes de la Unión. Debería ser posible utilizar medios electrónicos para facilitar información reglamentaria sobre el transporte de mercancías a las autoridades competentes en todo el territorio de la Unión, en relación con todas las fases pertinentes de las operaciones de transporte realizadas en la Unión. Además, dicha posibilidad debería aplicarse a toda la información reglamentaria y a todos los modos de transporte.
- (6) Por tanto, se debe exigir a las autoridades competentes que acepten la información que se les facilite por vía electrónica siempre que los operadores económicos estén obligados a facilitar información como prueba de que cumplen los requisitos establecidos en los actos jurídicos de la Unión contemplados en el presente Reglamento. Esta exigencia también debe aplicarse a la información solicitada por las autoridades con carácter adicional de conformidad con las disposiciones de dichos actos jurídicos de la Unión, por ejemplo, cuando falte alguna información. Lo mismo debe aplicarse cuando el Derecho nacional exija que se facilite información reglamentaria total o parcialmente idéntica, a la que deba facilitarse con arreglo a los actos jurídicos de la Unión comprendidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento. Las autoridades también deben esforzarse por comunicarse

⁽¹⁾ DO C 62 de 15.2.2019, p. 265.

⁽²⁾ Posición del Parlamento Europeo de 12 de marzo de 2019 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y posición del Consejo en primera lectura de 7 de abril de 2020 (DO C 157 de 8.5.2020, p. 1). Posición del Parlamento Europeo de 8 de julio de 2020 (pendiente de publicación en el Diario Oficial).

electrónicamente con los operadores económicos interesados en relación con dicha información. Dicha comunicación se debe entender sin perjuicio de las disposiciones pertinentes de los actos jurídicos de la Unión y del Derecho nacional relativas a las medidas de seguimiento durante o después de los controles de la información reglamentaria. La obligación de las autoridades competentes de aceptar la información facilitada electrónicamente por los operadores económicos también debe aplicarse siempre que las disposiciones de los actos jurídicos de la Unión o del Derecho nacional comprendidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento exijan la transmisión de información que esté también contemplada en los convenios internacionales pertinentes, como los convenios por los que se rigen los contratos internacionales de transporte en los distintos modos de transporte, como por ejemplo el Convenio de Naciones Unidas relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR), el Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), la Resolución IATA 672 sobre la carta de porte aéreo electrónica, el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal), y el Convenio de Budapest relativo al Contrato de Transporte de Mercancías por Vías de Navegación Interior (CMNI).

- (7) Dado que la finalidad de este Reglamento es únicamente facilitar y fomentar la transmisión de información entre los operadores económicos y las autoridades competentes por medios electrónicos, debe entenderse sin perjuicio de las disposiciones de los actos jurídicos de la Unión o del Derecho nacional que determinen el contenido de la información reglamentaria y, en particular, no debe imponer requisitos reglamentarios adicionales de información o de lenguas. Si bien este Reglamento tiene como objetivo permitir el cumplimiento de los requisitos reglamentarios de información a través de medios electrónicos en lugar de mediante documentos en papel, se entiende sin perjuicio de la posibilidad de que los operadores económicos interesados transmitan dicha información en papel, tal como se contempla en los actos jurídicos de la Unión o el Derecho nacional pertinentes, y sin perjuicio de los requisitos pertinentes de la Unión relativos a los documentos que deben usarse para la presentación estructurada de la información en cuestión. El presente Reglamento se entiende sin perjuicio de las dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾ relativas a los requisitos de procedimiento para los traslados de residuos ni a las referentes a controles por parte de las oficinas de aduanas. El presente Reglamento también debe entenderse sin perjuicio de las obligaciones de información, incluidas las relativas a las aduanas u otras competencias de las autoridades que figuran en el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾ o en actos de ejecución o delegados adoptados en virtud del mismo o en el Reglamento (UE) 2019/1239 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾.
- (8) El uso de medios electrónicos para el intercambio de la información reglamentaria puede reducir los costes administrativos de los operadores económicos y aumentar la eficiencia de las autoridades competentes. Tanto los operadores económicos como las autoridades competentes tendrían que adoptar las medidas necesarias, para posibilitar el intercambio electrónico de la información reglamentaria relativa al transporte de mercancías («IETM») en formato legible mecánicamente a través de las plataformas basadas en tecnología de la información y la comunicación (en lo sucesivo, «plataformas IETM»), incluida la adquisición del equipo necesario. No obstante, los operadores económicos interesados deben seguir siendo responsables de facilitar información en formato legible como texto cuando las autoridades competentes lo soliciten específicamente para permitirles desempeñar sus funciones en situaciones en las que el acceso a la plataforma IETM no esté disponible.
- (9) A fin de que los operadores económicos puedan facilitar información relevante en formato electrónico de la misma manera en todos los Estados miembros, es necesario recurrir a especificaciones comunes que deben ser adoptadas por la Comisión mediante actos delegados y actos de ejecución a que se refiere el presente Reglamento.
- (10) Las especificaciones comunes relativas a la definición y las características técnicas de los elementos de datos deben garantizar, en primer lugar, la interoperabilidad de los datos mediante el establecimiento de un único conjunto completo de datos para su empleo en la transmisión de información por medios electrónicos. Este conjunto completo de datos debe contener todos los elementos de datos correspondientes a los requisitos de información contenidos en las disposiciones de los actos jurídicos de la Unión y del Derecho nacional pertinentes, estando incluidos una única vez todos los elementos de datos que sean comunes a uno o más subconjuntos.
- (11) Las especificaciones comunes deben establecer también los procedimientos comunes y las normas detalladas de acceso y tratamiento de esa información por parte de las autoridades competentes, incluida cualquier comunicación conexa entre las autoridades competentes y los operadores económicos interesados, como las solicitudes de información adicional, necesarias para que las autoridades competentes ejerzan sus respectivas competencias reglamentarias de aplicación de conformidad con las disposiciones de los actos jurídicos de la Unión y el Derecho nacional pertinentes.

⁽³⁾ Reglamento (CE) n.º 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos (DO L 190 de 12.7.2006, p. 1).

⁽⁴⁾ Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el código aduanero de la Unión (DO L 269 de 10.10.2013, p. 1).

⁽⁵⁾ Reglamento (UE) 2019/1239 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se crea un entorno europeo de ventanilla única marítima y se deroga la Directiva 2010/65/UE (DO L 198 de 25.7.2019, p. 64).

- (12) Al establecer dichas especificaciones comunes, deben tenerse debidamente en cuenta las especificaciones pertinentes sobre intercambio de datos establecidas por los actos jurídicos de la Unión e incluidas en normas europeas e internacionales sobre intercambio de datos, entre las que se encuentran las normas multimodales, así como los principios y recomendaciones establecidos en la Comunicación de la Comisión de 23 de marzo de 2017, titulada «el Marco Europeo de Interoperabilidad Estrategia de aplicación del Marco», que ofrece un enfoque de la prestación de servicios públicos digitales europeos adoptado de común acuerdo por todos los Estados miembros. También se debe velar por que dichas especificaciones se mantengan tecnológicamente neutras y abiertas a tecnologías innovadoras.
- (13) En aras de reducir al mínimo los costes tanto para las autoridades competentes como para los operadores económicos, se puede plantear el establecimiento de puntos de acceso para las autoridades competentes. Estos puntos de acceso funcionarían solo como intermediarios entre las plataformas IETM y las autoridades competentes, y por ello no deberían ni almacenar ni tratar los datos IETM para cuyo acceso actúan como intermediarios, exceptuando los metadatos relacionados con el tratamiento de datos IETM, como por ejemplo los registros de operaciones necesarios con fines de supervisión o estadísticos. Asimismo, uno o más Estados miembros pueden acordar la creación de puntos de acceso comunes para sus respectivas autoridades competentes.
- (14) El presente Reglamento debe establecer los requisitos funcionales aplicables a las plataformas IETM que deben usar los operadores económicos para poner la información reglamentaria de transporte de mercancías a disposición de las autoridades competentes en formato electrónico, a fin de cumplir las condiciones de aceptación obligatoria de esta información por parte de las autoridades establecidas en el presente Reglamento. Asimismo, deben establecerse requisitos para terceros proveedores de servicios de plataforma (proveedores de servicios IETM). Concretamente, dichos requisitos deben garantizar que todos los datos IETM se puedan tratar exclusivamente según un sistema exhaustivo de control de acceso basado en derechos que proporcione funcionalidades asignadas; que todas las autoridades competentes puedan tener acceso inmediato a dichos datos de conformidad con sus respectivas competencias reglamentarias de aplicación; que el tratamiento por medios electrónicos de datos de carácter personal se lleva a cabo de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁶⁾, y que el tratamiento de información comercial sensible se pueda efectuar respetando el carácter confidencial de dicha información.
- (15) La Comisión debe adoptar especificaciones relativas a los requisitos funcionales aplicables a las plataformas IETM. Al adoptar dichas especificaciones, la Comisión debe procurar garantizar la interoperabilidad de las plataformas IETM, facilitar el intercambio de datos entre estas plataformas y permitir a los operadores económicos utilizar cualquier plataforma de su elección. Para facilitar la aplicación y reducir al mínimo los costes, la Comisión también debe tener en cuenta las soluciones y normas técnicas pertinentes utilizadas por los sistemas de tecnología de información y comunicación (TIC) existentes. Al mismo tiempo, la Comisión debe garantizar que dichas especificaciones sigan siendo tecnológicamente neutras en la mayor medida de lo posible, a fin de fomentar la continuidad de la innovación y evitar la dependencia tecnológica.
- (16) Para afianzar la confianza de las autoridades competentes y de los operadores económicos en cuanto al cumplimiento de dichos requisitos funcionales por parte de las plataformas IETM y de los proveedores de servicios IETM, los Estados miembros deben implantar un sistema de certificación basado en la acreditación de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁷⁾. Para aprovechar los beneficios de esta certificación, se anima a los proveedores de sistemas de TIC ya en uso a que velen por la conformidad de dichos sistemas con los requisitos para las plataformas IETM establecidos en el presente Reglamento, y soliciten la certificación. La certificación de los sistemas de TIC debe llevarse a cabo sin demora.
- (17) El uso de las plataformas IETM ofrece a los operadores económicos la aceptación garantizada de la información reglamentaria y a las autoridades competentes un acceso fiable y seguro a esta información. No obstante, sin perjuicio de la obligación de todas las autoridades competentes de aceptar, de conformidad con el presente Reglamento, la información puesta a disposición a través de una plataforma IETM certificada, debe seguir siendo posible utilizar otros sistemas electrónicos, si el Estado miembro así lo desea. Al mismo tiempo, el presente Reglamento no debe impedir la utilización entre empresas de las plataformas IETM, o el uso de otras funcionalidades de las mismas, siempre que ello no afecte negativamente al tratamiento de la información reglamentaria que entre en el ámbito de aplicación del presente Reglamento con arreglo a los requisitos del mismo.

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

- (18) A fin de garantizar condiciones uniformes para la ejecución de la obligación de aceptar información reglamentaria en formato electrónico conforme a lo dispuesto en el presente Reglamento, deben otorgarse competencias de ejecución a la Comisión. En particular, deben concederse competencias de ejecución a la Comisión a fin de establecer procedimientos comunes y normas detalladas para que las autoridades competentes puedan acceder y tratar dicha información reglamentaria cuando los operadores económicos interesados pongan a su disposición dicha información por vía electrónica, incluidas las normas detalladas y especificaciones técnicas, y para establecer normas detalladas para la ejecución de los requisitos para las plataformas IETM y los proveedores de servicios IETM. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁸⁾.
- (19) Para garantizar la correcta aplicación del presente Reglamento, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a fin de modificar la parte A del anexo I para tener en cuenta todo acto delegado o de ejecución adoptado por la Comisión que establezca nuevos requisitos reglamentarios de información de la Unión en relación con el transporte de mercancías, y para modificar la parte B del anexo I, a fin de incorporar las listas de requisitos reglamentarios de información del Derecho nacional que haya sido notificada a la Comisión por los Estados miembros de conformidad con el presente Reglamento, e incorporar toda nueva disposición del Derecho nacional pertinente por la que se introduzcan cambios en los requisitos reglamentarios de información nacionales, o por la que se establezcan nuevos requisitos reglamentarios de información pertinentes comprendidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento que hayan sido notificados a la Comisión por los Estados miembros de conformidad con el presente Reglamento; y, para complementación del presente Reglamento para establecer y modificar el conjunto de datos comunes y subconjuntos de datos en relación con los requisitos reglamentarios de información respectivos cubiertos por el presente Reglamento; y para complementar determinados aspectos técnicos del presente Reglamento, a saber, en relación con las normas de certificación y el uso de la marca de certificación de las plataformas IETM y de las normas de certificación de los proveedores de servicios IETM. 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 ⁽⁹⁾.

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. Además, para la elaboración y preparación de dichos actos, es importante la participación en los foros adecuados de todas las partes interesadas pertinentes, como el grupo de expertos establecido por la Decisión de la Comisión de 13 de septiembre de 2018 por la que se crea el Foro de Transporte y Logística Digitales.

- (20) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, garantizar un enfoque uniforme para que las autoridades competentes acepten la información de transporte de mercancías en formato electrónico, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a la necesidad de establecer requisitos comunes, puede 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, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (21) El tratamiento por medios electrónicos de datos de carácter personal requeridos como parte de la información reglamentaria de transporte de mercancías debe llevarse a cabo de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679.
- (22) La Comisión debe realizar una evaluación del presente Reglamento. Debe recopilarse información a fin de fundamentar dicha evaluación y analizar el funcionamiento del presente Reglamento en relación con los objetivos que persigue.
- (23) Una ejecución eficaz y eficiente exige que todas las autoridades competentes tengan acceso directo y en tiempo real a la información reglamentaria pertinente en formato electrónico. A tal fin, y de conformidad con el principio de «digital por defecto» mencionado en la Comunicación de la Comisión de 19 de abril de 2016 titulada «Plan de Acción sobre Administración Electrónica de la UE 2016-2020. Acelerar la transformación digital de la administración», el uso de medios electrónicos debe convertirse en la manera predominante de intercambiar información reglamentaria entre los operadores económicos y las autoridades competentes. Por consiguiente, la Comisión debe evaluar posibles iniciativas con vistas a imponer a los operadores económicos la obligación de utilizar los medios electrónicos para poner la información reglamentaria a disposición de las autoridades competentes. La Comisión debe proponer las iniciativas correspondientes, cuando proceda, incluidas las posibles modificaciones del presente Reglamento y de otros actos jurídicos pertinentes de la Unión. Con vistas a mejorar las capacidades de ejecución de

⁽⁸⁾ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

⁽⁹⁾ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

las autoridades competentes y minimizar los costes tanto para las autoridades competentes como para los operadores económicos, la Comisión también debe estudiar otras medidas, como una mayor interoperabilidad y un punto de acceso común a los sistemas y plataformas de TIC utilizados para registrar y tratar la información reglamentaria, tal como se prevé en otras disposiciones del Derecho de la Unión en materia de transporte.

- (24) El presente Reglamento no puede ser aplicado efectivamente antes de que entren en vigor los actos delegados y de ejecución que él mismo contempla. Por esta razón, la Comisión tiene la obligación legal de adoptar dichos actos delegados y de ejecución y debe comenzar inmediatamente a trabajar en ellos, con el fin de garantizar la adopción oportuna de las especificaciones pertinentes, cuando sea posible antes de los plazos respectivos establecidos en el presente Reglamento. La adopción oportuna de estos actos delegados y de ejecución es esencial para que los Estados miembros y los operadores económicos tengan tiempo suficiente para adoptar las medidas necesarias de conformidad con el presente Reglamento. En consecuencia, en el presente Reglamento se deben establecer diferentes períodos de aplicación.
- (25) De manera similar, la obligación de notificación de los Estados miembros en virtud del presente Reglamento, debe cumplirse en el plazo de un año a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, a fin de que la Comisión pueda adoptar oportunamente el primer acto delegado con arreglo al presente Reglamento.
- (26) Se consultó al Supervisor Europeo de Protección de Datos, de conformidad con el artículo 28, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁰⁾.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece un marco jurídico para la comunicación por vía electrónica de información reglamentaria relativa al transporte de mercancías en el territorio de la Unión entre los operadores económicos interesados y las autoridades competentes.

A tal efecto, el presente Reglamento:

- a) establece las condiciones basándose en las cuales las autoridades competentes están obligadas a aceptar información reglamentaria cuando esta sea facilitada por vía electrónica por los operadores económicos interesados;
- b) establece normas sobre la prestación de servicios relativos a la comunicación electrónica de información reglamentaria por parte de los operadores económicos interesados a las autoridades competentes.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplica a:

a) los requisitos reglamentarios de información establecidos en:

i) el artículo 6, apartado 1, del Reglamento (CEE) n.º 11 ⁽¹¹⁾,

ii) el artículo 3 de la Directiva 92/106/CEE del Consejo ⁽¹²⁾,

iii) el artículo 8, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹³⁾,

⁽¹⁰⁾ Reglamento (CE) n.º 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos (DO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

⁽¹¹⁾ Reglamento (CEE) n.º 11 del Consejo relativo a la supresión de discriminaciones en materia de precios y condiciones de transporte, en aplicación del apartado 3 del artículo 79 del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea (DO P 52 de 16.8.1960, p. 1121).

⁽¹²⁾ 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).

⁽¹³⁾ 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).

- iv) el artículo 16, letra c), y el artículo 18, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 1013/2006; el presente Reglamento se entiende sin perjuicio de los controles de las oficinas de aduanas previstos en las disposiciones pertinentes de los actos jurídicos de la Unión,
- v) el capítulo 5.4 de la Parte 5 del anexo A del Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR), celebrado en Ginebra el 30 de septiembre de 1957, tal como se menciona en la sección I.1 del anexo I de la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del consejo ⁽¹⁴⁾; el capítulo 5.4 de la Parte 5 de los Reglamentos sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID), que figuran como anexo C del COTIF, celebrado en Vilnius el 3 de junio de 1999, como se menciona en la sección II.1 del anexo II de la mencionada Directiva; y el capítulo 5.4 de la Parte 5 de los Reglamentos anejos al Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por vías de navegación interior (ADN), celebrado en Ginebra el 26 de mayo de 2000, como se menciona en la sección III.1 del anexo III de la mencionada Directiva;
- b) los requisitos reglamentarios de información que se establezcan en actos delegados o de ejecución adoptados por la Comisión en virtud de actos jurídicos de la Unión detallados en la letra a) del presente apartado o en virtud de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del consejo ⁽¹⁵⁾ o del Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁶⁾. Dichos actos delegados o de ejecución se enumerarán en el anexo I, parte A, del presente Reglamento;
- c) los requisitos reglamentarios de información establecidos en las disposiciones del Derecho nacional enumeradas en el anexo I, parte B, del presente Reglamento.
2. A más tardar el 21 de agosto de 2021, los Estados miembros comunicarán a la Comisión las disposiciones de Derecho nacional y los requisitos reglamentarios de información correspondientes que exigen la puesta a disposición de información total o parcialmente idéntica a la que haya de proporcionarse en virtud de los requisitos de información reglamentaria que se indican en el apartado 1, letras a) y b).

A raíz de dicha notificación, los Estados miembros comunicarán a la Comisión las disposiciones del Derecho nacional que:

- a) modifiquen los requisitos reglamentarios de información establecidos en las disposiciones del Derecho nacional, enumerados en el anexo I, parte B, o
- b) establezcan nuevos requisitos reglamentarios de información pertinentes que exijan el suministro de información total o parcialmente idéntica a la información que haya de proporcionarse en virtud de los requisitos reglamentarios de información que se indican en el apartado 1, letras a) y b).

Los Estados miembros emitirán dichas notificaciones en un plazo de un mes desde la adopción de las disposiciones.

3. La Comisión adoptará actos delegados, con arreglo al artículo 14, para modificar:

- a) la Parte A del anexo I para incorporar referencias a todo requisito reglamentario de información que se indica en el apartado 1, letra b) del presente artículo;
- b) la Parte B del anexo I para incorporar o eliminar referencias al Derecho nacional y a los requisitos reglamentarios de información, de conformidad con las notificaciones realizadas con arreglo al apartado 2 del presente artículo.

Artículo 3

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «información reglamentaria»: toda información, presentada o no en forma de documento, relativa al transporte de mercancías en el territorio de la Unión, incluidas las mercancías en tránsito, que deba comunicar un operador económico interesado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2, apartado 1, a fin de demostrar el cumplimiento de los requisitos pertinentes de los actos que establecen dichas disposiciones;
- 2) «requisito reglamentario de información»: una obligación de proporcionar información reglamentaria;

⁽¹⁴⁾ Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (DO L 260 de 30.9.2008, p. 13).

⁽¹⁵⁾ Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (DO L 138 de 26.5.2016, p. 44).

⁽¹⁶⁾ Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 2320/2002 (DO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

- 3) «autoridad competente»: toda autoridad, agencia u otro organismo público que cuente con competencias para realizar tareas con arreglo a los actos jurídicos que se indican en el artículo 2, apartado 1, y para las que sea necesario el acceso a información reglamentaria, como por ejemplo la comprobación, la aplicación, la validación o la supervisión del cumplimiento en el territorio de un Estado miembro;
- 4) «información electrónica relativa al transporte de mercancías (IETM)»: todo conjunto de elementos de datos tratados por medios electrónicos con fines de intercambio de información reglamentaria entre los operadores económicos interesados o entre los operadores económicos interesados y las autoridades competentes;
- 5) «subconjunto de datos IETM»: el conjunto de elementos de datos estructurados correspondientes a la información reglamentaria requerida con arreglo a un acto jurídico concreto de la Unión o al Derecho nacional que se indica en el artículo 2, apartado 1;
- 6) «conjunto de datos comunes IETM»: el conjunto completo de elementos de datos estructurados correspondientes a todos los subconjuntos de datos IETM, que incluya una única vez todos los elementos de datos comunes a los distintos subconjuntos de datos IETM;
- 7) «elemento de datos»: la unidad más pequeña de información que posee una definición única y unas características técnicas precisas, tales como formato, longitud y tipo de caracteres;
- 8) «tratamiento»: una operación o conjunto de operaciones realizadas sobre IETM, ya sea por procedimientos automatizados o no, como la recogida, registro, organización, estructuración, conservación, adaptación o modificación, extracción, consulta, utilización, comunicación por transmisión o difusión, o cualquier otra forma de habilitación de acceso a IETM, cotejo o interconexión, limitación, supresión o destrucción;
- 9) «registro de operaciones»: un registro automatizado del tratamiento electrónico de IETM;
- 10) «plataforma IETM»: toda solución basada en tecnologías de la información y la comunicación (TIC), como un sistema operativo, un entorno operativo o una base de datos, destinada a ser utilizada para el tratamiento de dicha información;
- 11) «desarrollador de plataformas IETM»: toda persona física o jurídica que haya creado o adquirido una plataforma IETM, ya sea con el fin de tratar información reglamentaria relativa a su propia actividad económica o para comercializar dicha plataforma;
- 12) «servicio IETM»: todo servicio de tratamiento de IETM por medio de una plataforma IETM, solo o combinado con otras soluciones TIC, incluidas otras plataformas IETM;
- 13) «proveedor de servicios IETM»: toda persona física o jurídica que preste dicho servicio a los operadores económicos interesados en virtud de un contrato;
- 14) «operador económico interesado»: todo operador de transporte o logística, o cualquier otra persona física o jurídica, que sea responsable de poner la información reglamentaria a disposición de las autoridades competentes, de conformidad con los requisitos pertinentes relativos a la información reglamentaria;
- 15) «formato legible como texto»: cualquier forma de presentación de los datos en formato electrónico que pueda ser utilizada como información por una persona física sin necesidad de otro tratamiento;
- 16) «formato legible mecánicamente»: cualquier forma de presentación de los datos en formato electrónico que pueda ser utilizada por una máquina para su tratamiento automático;
- 17) «organismo de evaluación de la conformidad»: cualquier organismo de evaluación de la conformidad en el sentido del Reglamento (CE) n.º 765/2008, que esté acreditado conforme a dicho Reglamento para realizar evaluaciones de conformidad de las plataformas IETM o de los proveedores de servicios IETM;
- 18) «traslado»: el transporte de un determinado conjunto de mercancías, entre las que se incluyen los residuos, entre el punto inicial de recogida y el punto final de entrega, en virtud de un contrato de transporte único o de múltiples contratos de transporte consecutivos, incluida, en su caso, la transferencia entre diferentes modos de transporte, con independencia de la cantidad o el número de contenedores, envases o piezas transportadas.

CAPÍTULO II

INFORMACIÓN REGLAMENTARIA COMUNICADA POR VÍA ELECTRÓNICA

Artículo 4

Requisitos para los operadores económicos interesados

1. A efectos del artículo 5, apartados 1, 2 y 3, los operadores económicos interesados cumplirán los requisitos establecidos en el presente artículo.

2. Cuando los operadores económicos interesados comuniquen información reglamentaria a una autoridad competente por vía electrónica, deberán hacerlo mediante datos tratados en una plataforma IETM certificada y, si procede, mediante un proveedor de servicios IETM certificado. Dicha información reglamentaria deberá comunicarse por los operadores económicos interesados en un formato legible mecánicamente y, si la autoridad competente lo solicita, en un formato legible como texto.

3. La información en formato legible mecánicamente deberá comunicarse mediante una conexión autenticada y segura con la fuente de información de una plataforma IETM. Los operadores económicos interesados comunicarán el enlace único de identificación electrónica a que se refiere el artículo 9, apartado 1, letra e), que permita a la autoridad competente identificar de manera exclusiva la información reglamentaria relativa al envío.

4. La información en formato legible como texto solicitada por las autoridades competentes se comunicará inmediatamente, en la pantalla de aparatos electrónicos que pertenezcan al operador económico interesado.

Artículo 5

Requisitos para las autoridades competentes

1. A partir de los 30 meses de la entrada en vigor del primero de los actos delegados y de ejecución a que se refieren los artículos 7 y 8, las autoridades competentes aceptarán la información reglamentaria comunicada por vía electrónica por los operadores económicos interesados con arreglo al artículo 4, también cuando dichas autoridades soliciten la información con carácter adicional.

2. Cuando el operador económico interesado haya comunicado por vía electrónica la información reglamentaria exigida en virtud del Reglamento (CE) n.º 1013/2006 disponible electrónicamente, con arreglo al artículo 4 del presente Reglamento, las autoridades competentes interesadas aceptarán dicha información reglamentaria sin necesidad del acuerdo al que se refiere el artículo 26, apartados 3 y 4, de dicho Reglamento.

3. Cuando la información reglamentaria exigida en virtud de un acto jurídico concreto de la Unión o al Derecho nacional a que se refiere el artículo 2, apartado 1, incluya una validación oficial, como sellos o certificados, la autoridad respectiva procederá a dicha validación por vía electrónica con arreglo a los requisitos establecidos por los actos delegados y de ejecución a que se refieren los artículos 7 y 8.

4. Para el cumplimiento de los requisitos establecidos en los apartados 1 a 3 del presente artículo, los Estados miembros tomarán medidas para que todas sus autoridades competentes puedan tener acceso a la información reglamentaria comunicada por los operadores económicos interesados con arreglo al artículo 4 y tratarla. Dichas medidas serán conformes con los actos delegados y de ejecución a que se refieren los artículos 7 y 8.

Artículo 6

Información comercial confidencial

Las autoridades competentes, los proveedores de servicios IETM y los operadores económicos interesados tomarán medidas para garantizar la confidencialidad de la información comercial tratada e intercambiada con arreglo al presente Reglamento y para que dicha información solo pueda ser accesible y tratada cuando se haya autorizado.

Artículo 7

Conjunto de datos comunes y subconjuntos de datos IETM

1. La Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 14 para complementar el presente Reglamento estableciendo o modificando el conjunto de datos comunes y los subconjuntos de datos IETM relativos a los requisitos pertinentes en materia de información reglamentaria enumerados en el artículo 2, apartado 1, incluidas las especificaciones correspondientes relativas a la definición y las características técnicas de cada elemento de datos incluido en el conjunto de datos comunes y los subconjuntos de datos IETM.

2. Cuando adopte los actos delegados contemplados en el apartado 1, la Comisión:

a) tendrá en cuenta los convenios internacionales y Derecho de la Unión pertinentes, y

b) procurará garantizar la interoperabilidad entre el conjunto de datos comunes y subconjuntos de datos IETM y los modelos de datos aceptados en el ámbito internacional o de la Unión, incluidos los modelos de datos multimodales.

3. El primero de dichos actos delegados cubrirá todos los elementos contemplados en el apartado 1 y se adoptará a más tardar el 21 de febrero de 2023.

*Artículo 8***Procedimientos y normas de acceso comunes**

1. La Comisión adoptará actos de ejecución para establecer procedimientos comunes y normas detalladas, incluidas las especificaciones técnicas comunes, para que las autoridades competentes accedan a las plataformas IETM, incluidos los procedimientos para el tratamiento de información reglamentaria y para la comunicación relativa a dicha información entre las autoridades competentes y los operadores económicos interesados.
2. Cuando adopte los actos de ejecución contemplados en el apartado 1, la Comisión procurará incrementar la eficiencia de los procedimientos administrativos y reducir al mínimo los costes de conformidad, tanto para los operadores económicos interesados como para las autoridades competentes.
3. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 15, apartado 2. El primero de dichos actos de ejecución cubrirá todos los elementos contemplados en el apartado 1 del presente artículo y se adoptará a más tardar el 21 de febrero de 2023.

CAPÍTULO III

PLATAFORMAS IETM Y SERVICIOS IETM

SECCIÓN 1

Requisitos aplicables a las plataformas IETM y a los proveedores de servicios IETM*Artículo 9***Requisitos funcionales para las plataformas IETM**

1. Las plataformas IETM utilizadas para el tratamiento de información reglamentaria proporcionarán funcionalidades, para garantizar que:
 - a) los datos de carácter personal puedan tratarse de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679;
 - b) los datos de carácter comercial puedan tratarse de conformidad con el artículo 6;
 - c) las autoridades competentes puedan acceder a los datos y tratarlos de conformidad con las especificaciones adoptadas mediante los actos delegados y de ejecución a que se refieren los artículos 7 y 8;
 - d) los operadores económicos interesados puedan comunicar la información a las autoridades competentes de conformidad con el artículo 4;
 - e) pueda establecerse un enlace único de identificación electrónica entre un envío y los elementos de datos relacionados, incluida una referencia estructurada a la plataforma IETM en la que los datos se comunican, como por ejemplo un identificador de referencia único;
 - f) los datos puedan tratarse únicamente a partir de un acceso autorizado y autenticado;
 - g) se consignen debidamente en registros de operaciones todos los tratamientos de datos, a fin de permitir, como mínimo, la identificación de cada una de las operaciones de tratamiento, la persona física o jurídica que la realizó y la secuencia de operaciones realizadas con cada elemento de datos específico; si una operación implica la modificación o eliminación de un elemento de datos existente, se conservará el elemento de datos original;
 - h) puedan archivarse los datos y permanecer accesibles para las autoridades competentes de conformidad con los actos jurídicos pertinentes de la Unión y el Derecho nacional que establecen los requisitos correspondientes de la información reglamentaria;
 - i) se archiven los registros de operaciones a que se refiere la letra g) del presente apartado y permanezcan accesibles para las autoridades competentes, con fines de auditoría, durante el plazo previsto en los actos jurídicos pertinentes de la Unión y del Derecho nacional que establecen los requisitos relativos a la información reglamentaria, así como con fines de seguimiento, atendiendo a los plazos previstos en el artículo 17;
 - j) los datos estén protegidos contra la corrupción y el robo;
 - k) los elementos de datos tratados se correspondan con el conjunto de datos comunes y los subconjuntos de datos IETM establecidos por los actos delegados a que se refiere el artículo 7, y puedan ser tratados en cualquiera de las lenguas oficiales de la Unión con arreglo a los actos jurídicos pertinentes de la Unión y del Derecho nacional que establecen los requisitos correspondientes de la información reglamentaria.

2. La Comisión adoptará actos de ejecución para establecer las especificaciones detalladas relativas a los requisitos establecidos en el apartado 1 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 15, apartado 2. Al adoptar dichas especificaciones, la Comisión:

- a) procurará garantizar la interoperabilidad de las plataformas IETM;
- b) tendrá en cuenta las soluciones y normas técnicas existentes que corresponda;
- c) garantizará que dichas especificaciones sigan siendo, en la medida de lo posible, tecnológicamente neutras.

El primero de dichos actos de ejecución cubrirá todos los elementos contemplados en el apartado 1 del presente artículo y se adoptará a más tardar el 21 de agosto de 2023.

Artículo 10

Requisitos para los proveedores de servicios IETM

1. Los proveedores de servicios IETM garantizarán que:
 - a) los datos sean tratados únicamente por usuarios autorizados y de conformidad con derechos de tratamiento claramente definidos y asignados dentro de la plataforma IETM, de conformidad con los requisitos pertinentes relativos a la información reglamentaria;
 - b) los datos se almacenen y permanezcan accesibles de conformidad con los actos jurídicos de la Unión y el Derecho nacional que establece los requisitos pertinentes relativos a la información reglamentaria;
 - c) las autoridades competentes tengan un acceso inmediato y sin tasas ni derechos a la información reglamentaria relativa a una operación de transporte de mercancías tratada mediante sus plataformas IETM;
 - d) los datos estén adecuadamente protegidos, en particular contra tratamientos no autorizados o ilegales y contra pérdidas, destrucción o daños accidentales.
2. La Comisión adoptará actos de ejecución para establecer normas detalladas relativas a los requisitos establecidos en el apartado 1 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 15, apartado 2. El primero de dichos actos de ejecución, que cubrirá todos los elementos contemplados en el presente artículo, apartado 1, se adoptará a más tardar el 21 de agosto de 2023.

SECCIÓN 2

Certificación

Artículo 11

Organismos de evaluación de la conformidad

1. Los organismos de evaluación de la conformidad se acreditarán de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 765/2008 a efectos de realizar la certificación de plataformas y proveedores de servicios IETM, conforme a lo dispuesto en los artículos 12 y 13 del presente Reglamento.
2. A efectos de la acreditación, los organismos de evaluación de la conformidad deberán cumplir los requisitos establecidos en el anexo II. Los organismos nacionales de acreditación comunicarán a la autoridad nacional designada con arreglo al apartado 3 del presente artículo la dirección del sitio web en el que publiquen la información sobre los organismos de evaluación de la conformidad acreditados, junto con la lista actualizada de dichos organismos.
3. Cada Estado miembro designará a una autoridad encargada de mantener la lista actualizada de los organismos de evaluación de la conformidad acreditados, las plataformas IETM y los proveedores de servicios IETM titulares de una certificación válida basándose en la información facilitada de conformidad con el apartado 2 del presente artículo, el artículo 12, apartado 2, y el artículo 13, apartado 2. Dichas autoridades nacionales designadas publicarán esa lista en un sitio web oficial.
4. A más tardar el 31 de marzo de cada año, dichas autoridades nacionales designadas por los Estados miembros notificarán a la Comisión la lista a que se refiere el apartado 3, junto con la dirección del sitio web en el que se haya publicado. La Comisión publicará un enlace a dichas direcciones de internet en su página web oficial.

*Artículo 12***Certificación de las plataformas IETM**

1. Cuando lo solicite un desarrollador de plataformas IETM, los organismos de evaluación de la conformidad evaluarán si su plataforma IETM cumple los requisitos establecidos en el artículo 9, apartado 1. Si la evaluación es positiva, el organismo de evaluación de la conformidad expedirá un certificado de conformidad para esa plataforma IETM. Si la evaluación es negativa, los organismos de evaluación de la conformidad comunicarán las razones de la negativa al solicitante.
2. Cada organismo de evaluación de la conformidad mantendrá una lista actualizada de las plataformas IETM que haya certificado y de aquellas cuya certificación hayan retirado o suspendido. Publicarán dicha lista en su sitio web y comunicarán el enlace correspondiente a las autoridades nacionales designadas a que se refiere el artículo 11, apartado 3.
3. La información comunicada a las autoridades competentes a través de una plataforma IETM certificada deberá ir acompañada de una marca de certificación.
4. El desarrollador de plataformas IETM solicitará una reevaluación de su certificación en caso de que se revisen las especificaciones técnicas adoptadas en los actos de ejecución a que se refiere el artículo 9, apartado 2.
5. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 14 para complementar el presente Reglamento estableciendo normas sobre certificación de las plataformas IETM y sobre el uso de marcas de certificación, incluida las normas de renovación, suspensión o retirada de la certificación.

*Artículo 13***Certificación de los proveedores de servicios IETM**

1. Cuando lo solicite un proveedor de servicios IETM, un organismo de evaluación de la conformidad evaluará si dicho proveedor de servicios IETM cumple los requisitos establecidos en el artículo 10, apartado 1. Si la evaluación es positiva, se expedirá un certificado de conformidad. Si la evaluación es negativa, el organismo de evaluación de la conformidad comunicará las razones al solicitante.
2. Cada organismo de evaluación de la conformidad mantendrá la lista actualizada de los proveedores de servicios IETM que haya certificado y de aquellos cuya certificación haya retirado o suspendido. Publicará dicha lista en su sitio web y comunicará ese sitio a la autoridad nacional designada a que se refiere el artículo 11, apartado 3.
3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 14 para complementar el presente Reglamento con normas sobre certificación de proveedores de servicios IETM, incluidas las normas sobre renovación, suspensión o retirada de certificación.

CAPÍTULO IV

DELEGACIÓN DE PODERES Y DISPOSICIONES DE APLICACIÓN*Artículo 14***Ejercicio de la delegación**

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar los actos delegados a que se refieren el artículo 2, apartado 3, el artículo 7, el artículo 12, apartado 5, y el artículo 13, apartado 3, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 20 de agosto de 2020. 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 a que se refieren el artículo 2, apartado 3, el artículo 7, el artículo 12, apartado 5, y el artículo 13, apartado 3, 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 al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. 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 2, apartado 3, del artículo 7, del artículo 12, apartado 5, y del artículo 13, apartado 3, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 15

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por un comité. 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.

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 16

Revisión

1. A más tardar el 21 de febrero de 2029, la Comisión llevará a cabo una evaluación del presente Reglamento y presentará un informe con las principales conclusiones al Parlamento Europeo, al Consejo y al Comité Económico y Social Europeo.

La Comisión también evaluará posibles iniciativas, en particular a fin de:

- a) establecer la obligación de los operadores económicos de poner la información reglamentaria a disposición de las autoridades competentes por vía electrónica, de conformidad con el presente Reglamento;
- b) establecer una mayor interoperabilidad e interconectividad entre el entorno IETM y los distintos sistemas y plataformas TIC empleados para registrar y tratar la información reglamentaria tal como se dispone en las distintas normativas de la Unión en el ámbito del transporte.

La evaluación abarcará, en particular, la modificación del presente Reglamento y de otros actos jurídicos de la Unión pertinentes e irá acompañada, cuando proceda, de una propuesta legislativa.

2. Los Estados miembros facilitarán a la Comisión la información prevista en el artículo 17 necesaria para la preparación del informe a que se refiere el apartado 1 del presente artículo.

Artículo 17

Seguimiento

A más tardar el 21 de agosto de 2027 y cada cinco años a partir de entonces, los Estados miembros facilitarán a la Comisión, basándose en los registros de operaciones a que se refiere el artículo 9, apartado 1, letras g) e i), el número de veces que las autoridades competentes hayan tenido acceso y tratado la información reglamentaria comunicada por vía electrónica por los operadores económicos interesados con arreglo al artículo 4.

Dicha información deberá facilitarse respecto a cada año cubierto por el período de referencia.

Artículo 18

Entrada en vigor y aplicación

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

2. Será aplicable a partir del 21 de agosto de 2024.
3. No obstante, el artículo 2, apartado 2, el artículo 5, apartado 4, el artículo 7, el artículo 8, el artículo 9, apartado 2, y el artículo 10, apartado 2, serán aplicables a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

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

Hecho en Bruselas, el 15 de julio de 2020.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

D.M. SASSOLI

Por el Consejo

La Presidenta

J. KLOECKNER

ANEXO I

**INFORMACIÓN REGLAMENTARIA INCLUIDA EN EL ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL PRESENTE
REGLAMENTO**

PARTE A-Requisitos reglamentarios de información refiere el artículo 2, apartado 1, letra b)

Lista de actos delegados y de ejecución refiere el artículo 2, apartado 1, letra b):

- 1) Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión ⁽¹⁾ por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea: apartado 6.3.2.6 del anexo, letras a), b), c), d) e), f) y g).

PARTE B-Legislación nacional

A continuación, figuran las disposiciones pertinentes del Derecho nacional que requieren el suministro de información total o parcialmente idéntica a la especificada en el artículo 2, apartado 1, letras a) y b).

[Estado miembro]

- 1) Acto jurídico: [disposición]

⁽¹⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión, de 5 de noviembre de 2015, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (DO L 299 de 14.11.2015, p. 1).

ANEXO II

REQUISITOS RELATIVOS A LOS ORGANISMOS DE EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD

1. El organismo de evaluación de la conformidad se establecerá de conformidad con el Derecho nacional y tendrá personalidad jurídica.
2. El organismo de evaluación de la conformidad será un organismo tercero que será independiente de la organización, plataforma IETM o proveedor de servicios de plataforma que evalúe.

Podrá tratarse de un organismo perteneciente a una asociación empresarial o una federación profesional que represente a las empresas que participan en el diseño, la fabricación, el suministro, el montaje, el uso o el mantenimiento de las plataformas IETM o proveedores de servicios de plataforma que evalúe, a condición de que se demuestre su independencia y la ausencia de conflictos de interés.

3. El organismo de evaluación de la conformidad, sus máximos directivos y el personal responsable de realizar las tareas de evaluación de la conformidad no serán el diseñador, el fabricante, el proveedor, el instalador, el comprador, el propietario, el usuario o el encargado del mantenimiento de las plataformas IETM o proveedores de servicios que evalúen, ni el representante de ninguno de ellos.

El organismo de evaluación de la conformidad, sus máximos directivos y el personal responsable de desempeñar las tareas de evaluación de la conformidad no intervendrán directamente en el diseño, la fabricación o construcción, la comercialización, la instalación, el uso o el mantenimiento de dichas plataformas o proveedores de servicios de plataforma IETM, ni representarán a quienes participen en estas actividades. Tampoco desempeñarán ninguna actividad que pueda entrar en conflicto con su independencia de criterio o su integridad en relación con las actividades de evaluación de la conformidad para las que están acreditados. Esto se aplicará, en particular, a los servicios de consultoría.

Los organismos de evaluación de la conformidad se asegurarán de que las actividades de sus filiales o subcontratistas no afecten a la confidencialidad, objetividad o imparcialidad de sus actividades de evaluación de la conformidad.

4. Los organismos de evaluación de la conformidad y su personal llevarán a cabo las actividades de evaluación de la conformidad con el máximo nivel de integridad profesional y con la competencia técnica exigida para el campo específico y estarán exentos de cualquier tipo de presión o incentivo, especialmente de índole financiera, que puedan influir en su apreciación o en los resultados de sus actividades de evaluación de la conformidad, en particular por lo que respecta a personas o grupos de personas que tengan algún interés en los resultados de esas actividades.
5. El organismo de evaluación de la conformidad será capaz de llevar a cabo todas las tareas de evaluación de la conformidad que le sean asignadas en virtud de los artículos 12 y 13 del presente Reglamento, tanto si dichas tareas las efectúa el propio organismo como si se realizan en su nombre y bajo su responsabilidad.

El organismo de evaluación de la conformidad dispondrá:

- a) del personal necesario con conocimientos técnicos y experiencia suficiente y adecuada para realizar las tareas de evaluación de la conformidad;
- b) de las descripciones de procedimientos con arreglo a los cuales se efectúa la evaluación de la conformidad, para garantizar la transparencia y la posibilidad de reproducción de estos procedimientos;
- c) de procedimientos para desempeñar sus actividades teniendo debidamente en cuenta el tamaño de las empresas, el sector en que operan, su estructura y el grado de complejidad de la tecnología de que se trate.

El organismo de evaluación de la conformidad deberá tener los medios necesarios para llevar a cabo de forma adecuada las tareas técnicas y administrativas relacionadas con las actividades de evaluación de la conformidad.

6. El personal que efectúe las tareas de evaluación de la conformidad tendrá:
 - a) una sólida formación técnica y profesional que abarque todas las actividades de evaluación de la conformidad;

- b) un conocimiento satisfactorio de los requisitos a que se refieran evaluaciones que efectúe y la autoridad necesaria para efectuarlas;
 - c) un conocimiento y una comprensión adecuados de los requisitos establecidos en los artículos 9 y 10 del presente Reglamento;
 - d) la capacidad necesaria para elaborar certificados de conformidad, documentos e informes que demuestren que se han efectuado las evaluaciones.
7. Se garantizará la imparcialidad del organismo de evaluación de la conformidad, de sus máximos directivos y del personal encargado de realizar las tareas de evaluación de la conformidad.
- La remuneración de los máximos directivos y del personal encargado de realizar las tareas de evaluación de la conformidad de un organismo de evaluación de la conformidad no dependerá del número de evaluaciones realizadas ni de los resultados de las mismas.
8. El organismo de evaluación de la conformidad suscribirá un seguro de responsabilidad, salvo que el Estado asuma la responsabilidad con arreglo al Derecho nacional, o que el propio Estado miembro sea directamente responsable de la evaluación de la conformidad.
9. El personal del organismo de evaluación de la conformidad observará el secreto profesional acerca de toda la información recabada en el marco de sus tareas con arreglo a los artículos 12 y 13 del presente Reglamento o a cualquier disposición nacional que les dé efecto, salvo con respecto a las autoridades competentes del Estado miembro en el que realice sus actividades. Se protegerán los derechos de propiedad.
10. Los organismos de evaluación de la conformidad participarán en las actividades de normalización y normativas pertinentes, o garantizarán que su personal encargado de realizar tareas de evaluación de la conformidad está informado sobre las mismas.
-

DIRECTIVAS

DIRECTIVA (UE) 2020/1057 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 15 de julio de 2020

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

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.
- (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.

⁽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 (DO C 149 de 5.5.2020, p. 1). Posición del Parlamento Europeo de 9 de julio de 2020 (pendiente de publicación en el Diario Oficial).

⁽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 IMI») (DO L 159 de 28.5.2014, p. 11).

- (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.
- (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

⁽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).

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 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.

⁽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).

- (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⁾.
- (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.

⁽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).

⁽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).

- (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.
- (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

⁽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).

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, II y III 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.
- (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 2 de febrero de 2022.

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.

⁽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.

⁽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).

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 2 de febrero de 2022, 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.

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 2 de febrero de 2022, 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.

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,

⁽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).

- 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 pagsos.

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.

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 s con el Reglamento (UE) 2016/679.

14. A más tardar el 2 de febrero de 2021, 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.

⁽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).

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 2 de junio de 2021, 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 1 de agosto de 2020. 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) 2020/1057 del Parlamento Europeo y el Consejo, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y por la que se 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 249 de 31.7.2020, p. 49.».

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 2 de febrero de 2022 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 2 de febrero de 2022.

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 Bruselas, el 15 de julio de 2020.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

D.M. SASSOLI

Por el Consejo

La Presidenta

J. KLOECKNER

ISSN 1977-0685 (edición electrónica)
ISSN 1725-2512 (edición papel)



Oficina de Publicaciones de la Unión Europea
L-2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

ES