



**2017/0123(COD)**

30.4.2018

# **OPINIÓN**

de la Comisión de Empleo y Asuntos Sociales

para la Comisión de Transportes y Turismo

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican el Reglamento (CE) n.º 1071/2009 y el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector (COM(2017)0281 - C8-0169/2017 – 2017/0123(COD))

Ponente de opinión: Verónica Lope Fontagné

PA\_Legam

## BREVE JUSTIFICACIÓN

### Introducción

El 31 de mayo de 2017, la Comisión presentó una propuesta de Reglamento por el que se modifican el Reglamento (CE) n.º 1071/2009 sobre las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera.

El objetivo que pretende alcanzar la Comisión con esta propuesta es el de apoyar el buen funcionamiento del mercado único del transporte por carretera, su eficacia y su competitividad, ya que, de acuerdo a la evaluación *ex post* llevada a cabo en 2014-2015, este objetivo solo se conseguía de forma parcial. Esta evaluación determinó que las principales dificultades estaban relacionadas con deficiencias de las normas y de la garantía de su cumplimiento.

### Posición de la ponente de opinión

La ponente de opinión comparte los objetivos fundamentales de la propuesta de la Comisión, pero considera que la aprobación de algunas de las medidas planteadas dificultaría su puesta en práctica para el sector del transporte por carretera, pudiendo crear unas barreras administrativas demasiado elevadas para empresas y en particular para las pymes, lo que en última instancia perjudicaría el buen funcionamiento del mercado interior.

Así mismo, cabe destacar que la Comisión presentó esta propuesta junto con la propuesta de Directiva sobre el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte y la Propuesta de Directiva sobre tiempos de conducción, por lo que se entiende que se deben analizar de forma conjunta.

La ponente de opinión considera que con estas propuestas se debe lograr alcanzar un equilibrio entre el buen funcionamiento del mercado interior y la garantía de unas normas y condiciones laborales apropiadas.

El primer paso para conseguirlo debe ser la lucha contra el trabajo ilegal en el sector del transporte, en particular contra las denominadas empresas buzón y los falsos autónomos. Es importante respetar la libertad de establecimiento y la libertad de prestación de servicios, principios fundamentales del Derecho de la Unión recogidos respectivamente en los artículos 49 y 56 del TFUE. Sin embargo, tal y como señala la Comisión, es necesario que los transportistas por carretera establecidos en un Estado miembro tengan una presencia real y continua en dicho Estado miembro y realicen sus actividades desde ahí.

Hay que reforzar los controles y aplicar unas sanciones eficaces, proporcionales y disuasorias a aquellas empresas que incumplen voluntariamente las normativas nacionales y comunitarias. Este comportamiento que, aunque minoritario y no extrapolable al resto del sector, supone una competencia desleal, distorsiona el funcionamiento del mercado interior y no garantiza unas condiciones laborales adecuadas a sus trabajadores.

El transporte por carretera en la Unión proporciona cinco millones de puestos de trabajo directos y representa casi el 2 % del PIB comunitario. Sin embargo, la Unión se enfrenta a una escasez de conductores profesionales. Por lo tanto, y dado que un frenazo en el transporte supondría una paralización de la economía, la Unión debe adoptar medidas capaces de atraer a jóvenes al sector y de mantener en el mismo a los profesionales ya existentes.

La ponente de opinión apoya que los requisitos necesarios para el cumplimiento del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 y del Reglamento (CE) n.º 1072/2009 sean claros, así como que estos resulten adecuados a la naturaleza de la actividad y al tamaño de la empresa, sin convertirse en una barrera administrativa excesiva.

En este sentido, y dado que la implementación parcial del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 a los vehículos comerciales ligeros supondría un aumento de los costes de explotación de entre el 4 y el 10 %, cuando estos vehículos apenas representan el 0,11 % del tráfico internacional en términos de tonelada-kilómetro, se considera desproporcionada la propuesta de eliminar completamente la exención existente que recoge el artículo 1, apartado 4, letra a), sin antes disponer de datos que acrediten su necesidad.

Dado el carácter móvil de la profesión de transportista, así como las dificultades reales para prever la duración necesaria para la prestación internacional de servicios, la ponente de opinión muestra sus dudas sobre las implicaciones reales en términos administrativos de la inclusión del desplazamiento de trabajadores como criterio para evaluar la honorabilidad.

Con respecto al cabotaje, la ponente de opinión comparte la importancia de la flexibilización, así como de aplicarle unas normas claras, simples y de cumplimiento fácil de controlar. Sin embargo, la posibilidad de que estas actividades puedan quedar incluidas desde el primer día dentro del ámbito de aplicación de la Directiva sobre el desplazamiento de conductores en el sector del transporte no solo dificultará la aplicación de las normas, sino que también encarecerá las exportaciones, afectando negativamente a la rentabilidad del transporte internacional y, por tanto, al mercado interior y al mercado laboral.

## ENMIENDAS

La Comisión de Empleo y Asuntos Sociales pide a la Comisión de Transportes y Turismo, competente para el fondo, que tome en consideración las siguientes enmiendas:

### Enmienda 1

#### Propuesta de Reglamento Considerando 2

##### *Texto de la Comisión*

(2) Hasta ahora, y salvo disposición en contrario de la legislación nacional, las normas sobre el ejercicio de la profesión de transportista por carretera no son aplicables

##### *Enmienda*

(2) Hasta ahora, y salvo disposición en contrario de la legislación nacional, las normas sobre el ejercicio de 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 de motor cuyo peso total de carga autorizado no supere las 3,5 toneladas. Está en aumento el número de tales empresas *que realizan operaciones de transporte tanto nacionales como internacionales*. Como resultado de ello, varios Estados miembros han decidido aplicar a estas empresas las normas sobre el ejercicio de la profesión de transportista por carretera contempladas en el Reglamento (CE) n.º 1071/2009. Para garantizar *mediante normas comunes* un nivel mínimo de profesionalización del sector *que utiliza vehículos cuyo peso total de carga autorizado no supera las 3,5 toneladas, y así aproximar las condiciones de competencia entre todas las empresas, resulta necesario eliminar esta disposición, mientras que deben hacerse obligatorios los requisitos relativos al establecimiento efectivo y fijo y a la capacidad financiera apropiada.*

a las empresas que ejerzan la profesión de transportista de mercancías por carretera únicamente mediante vehículos de motor o conjuntos de vehículos de motor cuyo peso total de carga autorizado no supere las 3,5 toneladas. Está en aumento el número de tales empresas *principalmente en el mercado de transporte nacional, debido al uso de vehículos comerciales ligeros en ciudades y rutas de corta distancia*. Como resultado de ello, varios Estados miembros han decidido aplicar a estas empresas las normas sobre el ejercicio de la profesión de transportista por carretera contempladas en el Reglamento (CE) n.º 1071/2009. Para garantizar un nivel mínimo de profesionalización del sector, *evitar la utilización de las lagunas existentes y establecer una competencia más leal en el mercado interior sin imponer a las empresas de transporte, en particular las pymes, cargas administrativas y financieras innecesarias, los requisitos para ejercer la profesión de transportista por carretera deben aplicarse por igual a las empresas que utilizan vehículos o conjuntos de vehículos cuyo peso total de carga autorizado no supera las 3,5 toneladas que operen en el transporte internacional y en operaciones de cabotaje.*

## Enmienda 2

### Propuesta de Reglamento Considerando 2 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(2 bis) En esta evaluación de impacto la Comisión estima unos ahorros para las empresas de entre 2 700 y 5 200 millones EUR en el período 2020-2035.*

### Enmienda 3

#### Propuesta de Reglamento Considerando 3

##### *Texto de la Comisión*

(3) *Actualmente*, los Estados miembros pueden someter el ejercicio de 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 ninguna necesidad imperativa y sí se ha observado que ha provocado divergencias respecto a tal ejercicio. Así pues, conviene suprimirla.***

##### *Enmienda*

(3) Los Estados miembros pueden someter el ejercicio de la profesión de transportista por carretera a otros requisitos además de los especificados en el Reglamento (CE) n.º 1071/2009.

### Enmienda 4

#### Propuesta de Reglamento Considerando 3 bis (nuevo)

##### *Texto de la Comisión*

##### *Enmienda*

***(3 bis) Pese a que la actividad del transporte por carretera en la Unión representa cinco millones de puestos de trabajo directos y aporta casi el 2 % del PIB, la Unión se enfrenta a una escasez de conductores profesionales, especialmente entre los jóvenes y las mujeres. Para facilitar y hacer más atractivo tanto el acceso de jóvenes y mujeres a la profesión como la permanencia de los trabajadores en el sector (especialmente en el caso de las pymes), se deben reducir los empleos ilegales y la contratación como falso autónomo y flexibilizar los trámites administrativos existentes de modo que no supongan una carga excesiva para las empresas más pequeñas y los trabajadores autónomos. La evaluación de los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009 y 1072/2009 demuestra que los requisitos administrativos y normativos innecesarios***

*resultan una carga tanto para la Administración como para las empresas de transporte. Es imprescindible aclarar la normativa, así como simplificar aún más los procedimientos administrativos, para conseguir un mejor control de su cumplimiento y un sector del transporte competitivo y eficiente. Resulta asimismo necesario seguir fomentando y aprovechando los avances tecnológicos.*

## Enmienda 5

### Propuesta de Reglamento Considerando 4

#### *Texto de la Comisión*

(4) Es necesario 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 desde allí. Por tanto, teniendo en cuenta la experiencia adquirida, es necesario clarificar las disposiciones relativas a la existencia de un establecimiento efectivo y fijo.

#### *Enmienda*

(4) Es necesario 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 desde allí. ***La libertad de establecimiento constituye una piedra angular del mercado interno. No obstante, la presencia de empresas ficticias y falsos autónomos en el sector del transporte ha provocado una proliferación de prácticas ilegales que daña la imagen del sector, ya que reduce ilegalmente los costes laborales y no garantiza el correcto cumplimiento de la normativa laboral.*** Por tanto, teniendo en cuenta la experiencia adquirida, es necesario clarificar las disposiciones ***del Reglamento (CE) n.º 1071/2009*** relativas a ***las condiciones respecto del requisito de establecimiento y a la existencia de un establecimiento efectivo y fijo, así como garantizar y supervisar su aplicación intensificando los controles de modo que se ponga fin a las prácticas ilegales de las empresas ficticias y de la contratación como falso autónomo. Resulta asimismo necesario fomentar la cooperación reforzada, los controles conjuntos, el establecimiento de objetivos de mayor calado y el intercambio de buenas***

## Enmienda 6

### Propuesta de Reglamento Considerando 6

#### *Texto de la Comisión*

(6) A la vista de su potencial para afectar considerablemente a las condiciones de competencia leal en el mercado del transporte de mercancías por carretera, las infracciones graves de las normas fiscales nacionales deben añadirse a los aspectos pertinentes para la evaluación de la honorabilidad.

#### *Enmienda*

(6) A la vista de su potencial para afectar considerablemente a las condiciones de competencia leal en el mercado del transporte de mercancías por carretera, las infracciones graves de las normas fiscales nacionales deben añadirse a los aspectos pertinentes para la evaluación de la honorabilidad **y, con fines disuasorios, ser objeto asimismo de sanciones proporcionales a las infracciones constatadas.**

## Enmienda 7

### Propuesta de Reglamento Considerando 7

#### *Texto de la Comisión*

(7) A la vista de su potencial para afectar considerablemente al mercado del transporte por carretera, así como a la protección social de los trabajadores, las infracciones graves de las normas de la Unión sobre el desplazamiento de trabajadores y la legislación aplicable a las obligaciones contractuales deben añadirse a los aspectos pertinentes para la evaluación de la honorabilidad.

#### *Enmienda*

(7) A la vista de su potencial para afectar considerablemente al mercado del transporte por carretera, así como a la protección social de los trabajadores, las infracciones graves de las normas de la Unión sobre el desplazamiento de trabajadores, el cabotaje y la legislación aplicable a las obligaciones contractuales deben añadirse a los aspectos pertinentes para la evaluación de la honorabilidad.

## Enmienda 8

### Propuesta de Reglamento Considerando 8



*Texto de la Comisión*

(8) Dada la importancia de la competencia leal en el mercado, las infracciones de las normas de la Unión a este respecto 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 las competencias de la Comisión para definir el nivel de gravedad de las infracciones pertinentes.

*Enmienda*

(8) Dada la importancia de la competencia leal en el mercado, las infracciones de las normas de la Unión a este respecto y relativas a los trabajadores afectados 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 las competencias de la Comisión para definir el nivel de gravedad de las infracciones pertinentes.

**Enmienda 9**

**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 10**

*Texto de la Comisión*

(10) Las empresas que ejerzan la profesión de transportista de mercancías por carretera únicamente mediante vehículos de motor o conjuntos de vehículos de motor cuyo peso total de carga autorizado no supere las 3,5 toneladas deben tener un nivel *mínimo* de capacidad financiera, 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 estas operaciones son generalmente de dimensiones limitadas, los requisitos correspondientes deben ser menos exigentes que los aplicables a las empresas que utilizan vehículos o conjuntos de vehículos por encima de dicho límite.

*Enmienda*

(10) Las empresas que ejerzan la profesión de transportista de mercancías por carretera únicamente mediante vehículos de motor o conjuntos de vehículos de motor cuyo peso total de carga autorizado no supere las 3,5 toneladas ***que operen en el transporte internacional*** deben tener un nivel ***suficiente*** de capacidad financiera, a fin de garantizar que disponen de los medios necesarios ***tanto*** para llevar a cabo sus operaciones de forma estable y duradera ***como para cumplir sus obligaciones en lo que respecta a los salarios y las cotizaciones sociales de los empleados***. No obstante, dado que estas operaciones son generalmente de dimensiones limitadas, los requisitos correspondientes deben ser menos exigentes que los aplicables a las empresas que utilizan vehículos o conjuntos de vehículos por encima de dicho límite ***y no deben suponer una carga innecesaria para las empresas más pequeñas o para los trabajadores autónomos***.

## Enmienda 10

### Propuesta de Reglamento Considerando 11

#### *Texto de la Comisión*

(11) La información sobre los transportistas incluida en los registros electrónicos nacionales debe ser lo más completa posible para permitir que las autoridades nacionales encargadas de controlar el cumplimiento de las normas tengan una visión suficiente de las empresas que se estén investigando. En particular, la información sobre el número de matrícula de los vehículos a disposición de las empresas, el número de empleados que contratan, su clasificación de riesgos y su información financiera básica deben permitir un mejor control nacional e internacional 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.

#### *Enmienda*

(11) La información sobre los transportistas incluida en los registros electrónicos nacionales debe actualizarse continuamente para permitir que las autoridades nacionales encargadas de controlar el cumplimiento de las normas tengan una visión suficiente de las empresas que se estén investigando. En particular, la información sobre el número de matrícula de los vehículos a disposición de las empresas, el número de empleados que contratan, su clasificación de riesgos y su información financiera básica deben permitir un mejor control nacional e internacional del cumplimiento de las disposiciones de los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009 y (CE) n.º 1072/2009. ***Además, los registros electrónicos nacionales deben ser interoperables y la información que contienen deberá ser directamente accesible a los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley de todos los Estados miembros que realizan los controles en carretera.*** Por tanto, las normas sobre el registro electrónico nacional deben modificarse en consecuencia.

## Enmienda 11

### Propuesta de Reglamento Considerando 13

#### *Texto de la Comisión*

(13) Las normas sobre el transporte nacional efectuado con carácter temporal por transportistas no residentes en un Estado miembro de acogida («cabotaje») deben ser claras, simples y de

#### *Enmienda*

(13) ***Las operaciones de cabotaje tienen como principal objeto evitar los recorridos en vacío a la vuelta al país de establecimiento, lo que redundará en una reducción del consumo de combustible y***

cumplimiento fácil de controlar, y mantener a la vez **en líneas generales** el nivel de liberalización conseguido hasta ahora.

**las emisiones de gases y mejora la rentabilidad de las empresas y, por ende, el mercado interior y el mercado laboral.** Las normas sobre el transporte nacional efectuado con carácter temporal por transportistas no residentes en un Estado miembro de acogida («cabotaje») deben ser claras, simples **en lo que a la aplicación respecta para los transportistas** y de cumplimiento fácil de controlar. **Dichas normas deben cumplir la legislación aplicable** y mantener a la vez el nivel de liberalización conseguido hasta ahora **sin socavar ni el principio fundamental de la libre prestación de servicios en el mercado interior ni la protección de los trabajadores desplazados. Para garantizar el carácter temporal y evitar cualquier posible abuso o distorsión del mercado, así como el peligro que entrañan las empresas ficticias y los denominados conductores nómadas, la normativa de la Unión establecida mediante la Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>1 bis</sup> es, en el caso del sector del transporte por carretera, de aplicación a las operaciones de cabotaje desde el primer momento.**

---

## Enmienda 12

### Propuesta de Reglamento Considerando 14

#### *Texto de la Comisión*

(14) Con este objetivo, y para facilitar los controles y eliminar la inseguridad, **debe suprimirse** la limitación del número de operaciones de cabotaje tras un transporte internacional y debe **reducirse el número de días disponibles para efectuar dichas operaciones.**

#### *Enmienda*

(14) Con este objetivo, y para facilitar los controles y eliminar la inseguridad, la limitación del número de operaciones de cabotaje tras un transporte internacional **no debe estar constreñida a un período de cuarenta y ocho horas.**

## Enmienda 13

### Propuesta de Reglamento Considerando 14 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(14 bis)** *Una vez finalizadas las operaciones de cabotaje, no se debe autorizar a las empresas de transporte por carretera a seguir realizando dichas operaciones con el mismo vehículo o, si se trata de un vehículo articulado, con el vehículo de tracción del conjunto en el Estado miembro de acogida durante siete días.*

## Enmienda 14

### Propuesta de Reglamento Considerando 14 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(14 ter)** *La eficacia medioambiental del transporte por carretera es un aspecto de gran relevancia para el logro de los objetivos de la Estrategia 2020. En 2012 casi una cuarta parte de los vehículos de transporte en la Unión llevaron un vehículo vacío, en muchos casos debido a las restricciones a las operaciones de cabotaje.*

## Enmienda 15

### Propuesta de Reglamento Considerando 14 quater (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(14 quater)** *En el considerando 17 del Reglamento (CE) n.º 1072/2009 se determina claramente que las empresas de transporte que lleven a cabo operaciones de cabotaje se inscriben en el ámbito de aplicación de la Directiva 96/71/CE. Dado*

*que el cabotaje implica una intervención directa en el mercado de los transportes del Estado miembro de acogida, representa el único modo de obtener unas condiciones de competencia equitativas.*

## Enmienda 16

### Propuesta de Reglamento Considerando 15

#### *Texto de la Comisión*

(15) Deben clarificarse los medios por los cuales los transportistas por carretera pueden demostrar el cumplimiento de las normas sobre las operaciones de cabotaje. El uso y transmisión de información de transporte electrónica deben reconocerse entre tales medios, lo que simplificará la presentación de las pruebas correspondientes y su tratamiento por las autoridades competentes. El formato utilizado a tal efecto debe garantizar la fiabilidad y la autenticidad. Teniendo en cuenta el creciente uso del intercambio electrónico de información en el transporte y la logística, es importante velar por la coherencia de los marcos normativos y de las disposiciones relativas a la simplificación de los procedimientos administrativos.

#### *Enmienda*

(15) ***La aplicación efectiva y eficaz de las normas es una condición previa para una competencia leal en el mercado interior y para garantizar que se protegen los derechos de los trabajadores. Es fundamental una mayor digitalización de dicha aplicación para liberar la capacidad de aplicación, reducir las cargas administrativas innecesarias y llegar mejor a los operadores de transporte de alto riesgo. Es necesaria una rápida actualización y la utilización de tacógrafos inteligentes y de documentos de transporte electrónicos (eCMR).*** Deben clarificarse los medios por los cuales los transportistas por carretera pueden demostrar el cumplimiento de las normas sobre las operaciones de cabotaje. El uso y transmisión de información de transporte electrónica deben reconocerse entre tales medios, lo que simplificará la presentación de las pruebas correspondientes y su tratamiento por las autoridades competentes. El formato utilizado a tal efecto debe garantizar la fiabilidad y la autenticidad. Teniendo en cuenta el creciente uso del intercambio electrónico de información en el transporte y la logística, es importante velar por la coherencia de los marcos normativos y de las disposiciones relativas a la simplificación de los procedimientos administrativos.

## Enmienda 17

### Propuesta de Reglamento Considerando 15 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(15 bis) Una mayor digitalización de las herramientas de aplicación es una condición previa para el correcto funcionamiento del mercado interior, la reducción de la carga administrativa innecesaria y la aplicación efectiva y eficaz de las normas en el sector vial.**

## Enmienda 18

### Propuesta de Reglamento Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – letra a – inciso i Reglamento (CE) n.º 1071/2009 Artículo 1 – apartado 4 – letra a

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

i) *se suprime la* letra a);

i) *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 vehículos articulados cuyo peso total de carga autorizado no supere las 3,5 toneladas que realicen exclusivamente transportes nacionales;»;**

## Enmienda 19

### Propuesta de Reglamento Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – letra b Reglamento (CE) n.º 1071/2009 Artículo 1 – apartado 6

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

b) *se añade el apartado 6 siguiente:*

*suprimido*

**«6. El artículo 3, apartado 1, letras b) y d), y los artículos 4, 6, 8, 9, 14, 19 y 21 no serán aplicables a las empresas que ejerzan la profesión de transportista de mercancías por carretera únicamente mediante vehículos de motor o conjuntos de vehículos de motor cuyo peso total de carga autorizado no supere las 3,5 toneladas.**

**No obstante, los Estados miembros podrán:**

- a) exigir a tales empresas que apliquen algunas o todas las disposiciones contempladas en el párrafo primero;**
- b) reducir el límite contemplado en el párrafo primero respecto a algunas o todas las categorías de operaciones de transporte por carretera.».**

## **Enmienda 20**

### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2**

Reglamento (CE) n.º 1071/2009

Artículo 3 – apartado 2

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

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

**suprimido**

## **Enmienda 21**

### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra a**

Reglamento (CE) n.º 1071/2009

Artículo 5 – letra a

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**«a) tener locales en los que se conserven los documentos principales de la empresa, en particular sus contratos comerciales, documentos contables, documentos de gestión del personal,**

**«a) tener locales *adecuados y proporcionales a las actividades de la empresa* en los que se conserven los documentos principales de la empresa *o se garantice el acceso a los mismos, ya sea***

contratos laborales, documentos con los datos relativos a los tiempos de conducción y reposo y cualquier otro documento al que deba poder acceder la autoridad competente para comprobar el cumplimiento de las condiciones establecidas en el presente Reglamento;»;

*en papel o en formato electrónico*, en particular sus contratos comerciales, documentos contables, documentos de gestión del personal, contratos laborales, documentos con los datos relativos **al cabotaje, al desplazamiento de los conductores, cuando sea necesario**, y a los tiempos de conducción y reposo y cualquier otro documento al que deba poder acceder la autoridad competente para comprobar el cumplimiento de las condiciones establecidas en el presente Reglamento;»;

## Enmienda 22

### Propuesta de Reglamento

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra a bis (nueva)**

Reglamento (CE) n.º 1071/2009

Artículo 5 – letra a bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**a bis) se inserta la letra siguiente:**

**«a bis) disponer de zonas de aparcamiento proporcionadas a la actividad y el tamaño de la flota de vehículos;»;**

## Enmienda 23

### Propuesta de Reglamento

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra d bis (nueva)**

Reglamento (CE) n.º 1071/2009

Artículo 5 – apartado 1 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**d bis) se inserta el apartado siguiente:**

**«1 bis. La evaluación del establecimiento efectivo y fijo de una empresa tendrá siempre carácter individual y global y se tendrán en cuenta todos los elementos adecuados.».**



## Enmienda 24

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4 – letra a – inciso iii

Reglamento (CE) n.º 1071/2009

Artículo 6 – apartado 1 – párrafo 3 – letra b – inciso xii bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***xii bis) cabotaje.***

## Enmienda 25

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4 – letra c

Reglamento (CE) n.º 1071/2009

Artículo 6 – apartado 2 bis – letra b

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

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;

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, ***así como del incumplimiento de la legislación laboral de la Unión aplicable;***

## Enmienda 26

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra a

Reglamento (CE) n.º 1071/2009

Artículo 7 – apartado 1 – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

A fin de cumplir el requisito establecido en el artículo 3, apartado 1, letra c), una empresa deberá ser capaz de hacer frente permanentemente 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

A fin de cumplir el requisito establecido en el artículo 3, apartado 1, letra c), una empresa deberá ser capaz de hacer frente permanentemente 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, cada año, de recursos propios por un importe total mínimo de 9 000 EUR cuando se utilice un solo vehículo y de 5 000 EUR por cada vehículo adicional utilizado. Las empresas que ejerzan la profesión de transportista de mercancías por carretera únicamente mediante vehículos de motor o conjuntos de vehículos de motor cuyo peso total de carga autorizado no supere las 3,5 toneladas demostrarán, sobre la base de sus cuentas anuales aprobadas por un auditor o una persona debidamente acreditada, que disponen, cada año, de recursos propios por un importe total mínimo de 1 800 EUR cuando se utilice un solo vehículo y de 900 EUR por cada vehículo adicional utilizado.

acreditada, que dispone, cada año, de recursos propios por un importe total mínimo de 9 000 EUR cuando se utilice un solo vehículo y de 5 000 EUR por cada vehículo adicional utilizado **que supere las 3,5 toneladas**. Las empresas que ejerzan la profesión de transportista de mercancías por carretera únicamente mediante vehículos de motor o conjuntos de vehículos de motor cuyo peso total de carga autorizado no supere las 3,5 toneladas demostrarán, sobre la base de sus cuentas anuales aprobadas por un auditor o una persona debidamente acreditada, que disponen, cada año, de recursos propios por un importe total mínimo de 1 800 EUR cuando se utilice un solo vehículo y de 900 EUR por cada vehículo adicional utilizado.

## Enmienda 27

### Propuesta de Reglamento

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra a**

Reglamento (CE) n.º 1071/2009

Artículo 7 – apartado 1 – párrafo 1 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***Además, las empresas demostrarán que disponen de recursos financieros proporcionados como mínimo al salario de un mes por trabajador móvil contratado.***

## Enmienda 28

### Propuesta de Reglamento

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra b**

Reglamento (CE) n.º 1071/2009

Artículo 7 – apartado 2

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, la autoridad competente, en ausencia de cuentas anuales aprobadas,

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, la autoridad competente, en ausencia de cuentas anuales aprobadas,

podrá aceptar que una 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, u otro documento vinculante que demuestre que la empresa tiene a su disposición los importes especificados en apartado 1, párrafo primero.

podrá aceptar que una empresa demuestre su capacidad financiera mediante un certificado, como, por ejemplo, una garantía bancaria, **una póliza de seguro**, un documento expedido por un organismo financiero que demuestre el acceso al crédito en nombre de la empresa, u otro documento vinculante que demuestre que la empresa tiene a su disposición los importes especificados en apartado 1, párrafo primero.

## Enmienda 29

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 bis (nuevo)

Reglamento (CE) n.º 1071/2009

Artículo 8 – apartado 5

#### *Texto en vigor*

Los Estados miembros podrán promover una formación periódica sobre los asuntos enumerados en el anexo I a intervalos de **diez** años, con el fin de garantizar que **los gestores** conozcan la evolución del sector.

#### *Enmienda*

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

«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 contempladas en el apartado 1** conozcan **suficientemente** la evolución del sector.».

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=celex%3A32009R1071>)

## Enmienda 30

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 8

Reglamento (CE) n.º 1071/2009

Artículo 12 – apartado 2 – párrafo 2

#### *Texto de la Comisión*

8) En el artículo 12, apartado 2, **se suprime** el párrafo segundo.

#### *Enmienda*

8) En el artículo 12, apartado 2, el párrafo segundo **se sustituye por el texto siguiente:**

**«Los Estados miembros realizarán**

*controles cada tres años como mínimo para comprobar que las empresas cumplen los requisitos establecidos en el artículo 3.».*

### **Enmienda 31**

#### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11 – letra -a (nueva)**

Reglamento (CE) n.º 1071/2009

Artículo 16 – apartado 1 – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**-a) en el apartado 1, se suprime el párrafo segundo;**

### **Enmienda 32**

#### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11 – letra a – inciso -i (nuevo)**

Reglamento (CE) n.º 1071/2009

Artículo 16 – apartado 2 – letra a bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**-i) se inserta la letra siguiente:**  
**«a bis) los datos contenidos en los registros electrónicos nacionales serán, en aras de una aplicación transfronteriza más efectiva, totalmente accesibles en tiempo real para las autoridades competentes del resto de Estados miembros;»;**

### **Enmienda 33**

#### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11 – letra a – inciso -i bis (nuevo)**

Reglamento (CE) n.º 1071/2009

Artículo 16 – apartado 2 – letra c

*Texto en vigor*

*Enmienda*

**-i bis) la letra c) se sustituye por el texto**

c) nombre de los gestores de transporte designados para cumplir **la condición de** honorabilidad y competencia profesional y, si es diferente, nombre de un representante legal;

*siguiente:*

«c) nombre de los gestores de transporte designados para cumplir **los requisitos establecidos en el artículo 3 relacionados con la** honorabilidad y competencia profesional y, si es diferente, nombre de un representante legal;»;

#### **Enmienda 34**

##### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11 – letra a – inciso -i ter (nuevo)**

Reglamento (CE) n.º 1071/2009

Artículo 16 – apartado 2 – letra c bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**-i ter) se inserta la letra siguiente:**

**«c bis) nombre de las empresas de transporte por carretera previamente dirigidas por los gestores de transporte;»;**

#### **Enmienda 35**

##### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11 – letra a – inciso i**

Reglamento (CE) n.º 1071/2009

Artículo 16 – apartado 2 – letra h

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

h) el número de empleados;

h) el número de empleados, **su identidad, su país de residencia, la legislación laboral aplicable a su contrato de trabajo, su país de pago de la cotización social y su número de la seguridad social;**

#### **Enmienda 36**

##### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11 – letra a – inciso ii**

Reglamento (CE) n.º 1071/2009

Artículo 16 – apartado 2 – párrafo 2 bis (nuevo)

**Para una aplicación transfronteriza más efectiva, los datos contenidos en los registros electrónicos nacionales serán accesibles en tiempo real para las autoridades competentes de todos los Estados miembros.**

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009R1071&from=ES>)

## Enmienda 37

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11 – letra b bis (nueva)

Reglamento (CE) n.º 1071/2009

Artículo 16 – apartado 5

*Texto en vigor*

*Enmienda*

5. ***Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 1 y 2, los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para que los registros electrónicos nacionales estén interconectados y sean accesibles en toda la Comunidad a través de los puntos de contacto nacionales indicados en el artículo 18. La accesibilidad a través de los puntos de contacto nacionales y la interconexión se realizarán a más tardar el 31 de diciembre de 2012 de forma tal que una autoridad competente de cualquier Estado miembro pueda interrogar el registro electrónico de cualquier Estado miembro.***

***b bis) el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:***

***«5. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para que los registros electrónicos nacionales estén interconectados y sean interoperables en toda la Unión, y estén conectados al portal previsto en el Reglamento (UE) n.º 165/2014, de forma tal que los datos mencionados en el apartado 2 resulten directamente accesibles para todas las autoridades competentes y organismos de control de todos los Estados miembros.»;***

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/es/ALL/?uri=CELEX:32009R1071>)

## Enmienda 38

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 12

Reglamento (CE) n.º 1071/2009

Artículo 18 - apartado 3 bis (nuevo)

**3 bis. A fin de facilitar la cooperación entre las administraciones y el intercambio de buenas prácticas en materia de vigilancia, los Estados miembros trabajarán de común acuerdo con la plataforma de lucha contra el trabajo no declarado y la Autoridad Laboral Europea.**

## Enmienda 39

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 12

Reglamento (CE) n.º 1071/2009

Artículo 18 – apartado 5

#### Texto de la Comisión

5. Cuando sea difícil o imposible satisfacer una solicitud de información o efectuar controles, inspecciones o investigaciones, el Estado miembro receptor informará de ello en el plazo de diez días laborables al Estado miembro solicitante, con la motivación pertinente. Los Estados miembros afectados **negociarán entre sí** para solucionar las eventuales dificultades que se presenten.

#### Enmienda

5. Cuando sea difícil o imposible satisfacer una solicitud de información o efectuar controles, inspecciones o investigaciones, el Estado miembro receptor informará de ello en el plazo de diez días laborables al Estado miembro solicitante, con la motivación pertinente. Los Estados miembros afectados **cooperarán** para solucionar las eventuales dificultades que se presenten.

## Enmienda 40

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 12

Reglamento (CE) n.º 1071/2009

Artículo 18 – apartado 9 bis (nuevo)

#### Texto de la Comisión

#### Enmienda

**9 bis. Los Estados miembros llevarán a cabo controles transfronterizos en empresas de transporte relacionadas (empresas matrices y filiales) al objeto de detectar traslados de beneficios desproporcionados o infracciones de**

*facturación infravalorada.*

#### **Enmienda 41**

##### **Propuesta de Reglamento**

##### **Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1**

Reglamento (CE) n.º 1072/2009

Artículo 1 – apartado 1 – párrafo 1 bis

##### *Texto de la Comisión*

El transporte de paletas o contenedores vacíos se considerará transporte de mercancías por cuenta ajena **cuando sea objeto de un contrato de transporte.**

##### *Enmienda*

El transporte de paletas o contenedores vacíos **no** se considerará transporte de mercancías **internacional** por cuenta ajena **a los efectos del capítulo III.**

#### **Enmienda 42**

##### **Propuesta de Reglamento**

##### **Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1 bis (nuevo)**

Reglamento (CE) n.º 1072/2009

Artículo 1 – apartado 1 – párrafo 1 ter (nuevo)

##### *Texto de la Comisión*

##### *Enmienda*

**1 bis) En el artículo 1, apartado 1, se añade el párrafo siguiente:**

**«El presente Reglamento se aplicará también al transporte entrante o saliente de mercancías por carretera en cuanto tramo inicial o final de un transporte combinado tal como se establece en la Directiva 92/106/CEE del Consejo.»**

#### **Enmienda 43**

##### **Propuesta de Reglamento**

##### **Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1 ter (nuevo)**

Reglamento (CE) n.º 1072/2009

Artículo 1 – apartado 2

##### *Texto en vigor*

##### *Enmienda*

**1 ter) El artículo 1, apartado 2, se sustituye por el texto siguiente:**



2. En el caso de los transportes con punto de partida en un Estado miembro y con destino en un tercer país y viceversa, el presente Reglamento será aplicable en la parte del trayecto que se realice en el territorio de cualquier Estado miembro atravesado en tránsito. No se aplicará al trayecto realizado en el territorio del Estado miembro de carga o de descarga, a menos que se haya celebrado el acuerdo necesario entre la Comunidad y el tercer país de que se trate.

«2. En el caso de los transportes con punto de partida en un Estado miembro y con destino en un tercer país y viceversa, el presente Reglamento será aplicable en la parte del trayecto que se realice en el territorio de cualquier Estado miembro atravesado en tránsito. *Sin embargo, este trayecto en tránsito quedará excluido de la aplicación de la Directiva sobre el desplazamiento de los trabajadores.* No se aplicará al trayecto realizado en el territorio del Estado miembro de carga o de descarga, a menos que se haya celebrado el acuerdo necesario entre la Comunidad y el tercer país de que se trate.».

## Enmienda 44

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1 quater (nuevo)

Reglamento (CE) n.º 1072/2009

Artículo 1 – apartado 5 – letra c

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*1 quater) En el artículo 1, apartado 5, se suprime la letra c).*

## Enmienda 45

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 2 – párrafo 1 – punto 2 – letra a

Reglamento (CE) n.º 1072/2009

Artículo 2 – punto 6

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

6) «transportes de cabotaje»: los transportes nacionales por cuenta ajena llevados a cabo con carácter temporal en un Estado miembro de acogida, con inclusión de la recogida de las mercancías en *uno o varios puntos* de carga hasta su entrega en *uno o varios puntos* de entrega,

6) «transportes de cabotaje»: los transportes nacionales por cuenta ajena llevados a cabo con carácter temporal en un Estado miembro de acogida, con inclusión de la recogida de las mercancías en *un punto* de carga hasta su entrega en *un punto* de entrega;

*de conformidad con la carta de porte;*

## Enmienda 46

### Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 2 bis (nuevo)

Reglamento (CE) n.º 1072/2009

Artículo 3 – párrafo 1

*Texto en vigor*

Los transportes internacionales requerirán la posesión de la correspondiente licencia comunitaria, y, si el conductor es nacional de un tercer país, un certificado de conductor.

*Enmienda*

**2 bis) En el artículo 3, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:**

«Los transportes internacionales requerirán la posesión de **un tacógrafo inteligente, tal como establece el capítulo II del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>1 bis</sup>**, de la correspondiente licencia comunitaria, y, si el conductor es nacional de un tercer país, **de** un certificado de conductor.

---

**<sup>1 bis</sup> 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). ».**

*(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/es/TXT/?uri=CELEX%3A32009R1072>)*

## Enmienda 47

### Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 5 – letra a

*Texto de la Comisión*

2. Una vez entregadas las mercancías transportadas en el curso de un transporte internacional entrante desde otro Estado miembro o desde un tercer país a un Estado miembro de acogida, los transportistas de mercancías por carretera contemplados en el apartado 1 estarán autorizados a realizar, con el mismo vehículo o, si se trata de un vehículo articulado, con el vehículo de tracción de dicho vehículo, operaciones de cabotaje en el Estado miembro de acogida **o en Estados miembros contiguos**. La última descarga en el curso de una operación de cabotaje tendrá lugar en el plazo de **cinco días** a partir de la última descarga en el Estado miembro de acogida en el curso del transporte internacional entrante.

*Enmienda*

2. Una vez entregadas las mercancías transportadas en el curso de un transporte internacional entrante desde otro Estado miembro o desde un tercer país a un Estado miembro de acogida, los transportistas de mercancías por carretera contemplados en el apartado 1 estarán autorizados a realizar, con el mismo vehículo o, si se trata de un vehículo articulado, con el vehículo de tracción de dicho vehículo, operaciones de cabotaje en el Estado miembro de acogida. La última descarga en el curso de una operación de cabotaje tendrá lugar en el plazo de **cuarenta y ocho horas** a partir de la última descarga en el Estado miembro de acogida en el curso del transporte internacional entrante.

***Los transportes de cabotaje autorizados con arreglo al párrafo primero serán de carácter temporal, y el trabajo de los conductores que lleven a cabo dichos transportes se organizará de modo que puedan descansar en su casa o en otro lugar que ellos decidan, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 561/2006.***

**Enmienda 48**

**Propuesta de Reglamento**

**Artículo 2 – párrafo 1 – punto 5 – letra a bis (nueva)**

Reglamento (CE) n.º 1072/2009

Artículo 8 – apartado 2 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***a bis) se inserta el apartado siguiente:***

***«2 bis. Las empresas de transporte por carretera no estarán autorizadas a realizar transportes de cabotaje con el mismo vehículo o, si se trata de un vehículo articulado, con el vehículo de***

*tracción de este en el Estado miembro de acogida durante los siete días siguientes a la finalización del transporte de cabotaje.»;*

#### **Enmienda 49**

##### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 2 – párrafo 1 – punto 5 – letra a ter (nueva)**

Reglamento (CE) n.º 1072/2009

Artículo 8 – apartado 2 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*a ter) se inserta el apartado siguiente:*  
*«2 ter. Dichos transportes tendrán por objeto el regreso al Estado miembro de establecimiento de la empresa.»;*

#### **Enmienda 50**

##### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 2 – párrafo 1 – punto 5 – letra b**

Reglamento (CE) n.º 1072/2009

Artículo 8 – apartado 3

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

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 haber realizado el transporte internacional precedente.

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 haber realizado ***realmente*** el transporte internacional precedente, ***así como cada uno de los transportes consecutivos de cabotaje llevados a cabo, con una carta de porte. Las cartas de porte deben resultar fácilmente accesibles en el vehículo para mostrarlas en los controles de carretera.***

#### **Enmienda 51**

## Propuesta de Reglamento

### Artículo 2 – párrafo 1 – punto 5 – letra c

Reglamento (CE) n.º 1072/2009

Artículo 8 – apartado 4 bis

#### *Texto de la Comisión*

4 bis. *Las pruebas a que se refiere el apartado 3 se presentarán o transmitirán a los agentes encargados del control del Estado miembro de acogida previa solicitud y durante el control de carretera. Podrán presentarse o transmitirse de manera electrónica, empleando un formato estructurado revisable que pueda utilizarse directamente para su almacenamiento y tratamiento informático, tal como el eCMR\*. Durante el control de carretera, el conductor estará autorizado a ponerse en contacto con la sede central, el gestor de transporte o cualquier otra persona o entidad que pueda aportar las pruebas mencionadas en el apartado 3.*

---

\* Carta de porte electrónica con arreglo al Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera.

#### *Enmienda*

4 bis. *La carta de porte contendrá los números de matrícula del vehículo de tracción y del remolque utilizados. Dicha carta podrá presentarse de manera electrónica, empleando un formato estructurado revisable que pueda utilizarse directamente para su almacenamiento y tratamiento informático, tal como el eCMR\*. Las autoridades competentes del Estado miembro de acogida del transporte de cabotaje podrán exigir la comprobación de los datos relacionados con el tacógrafo de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 165/2014. Los documentos y registros se conservarán y presentarán de conformidad con la Directiva sobre el desplazamiento de conductores.*

---

\* Carta de porte electrónica con arreglo al Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera.

## Enmienda 52

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 2 – párrafo 1 – punto 5 – letra c bis (nueva)

Reglamento (CE) n.º 1072/2009

Artículo 8 – apartado 4 ter (nuevo)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

*c bis) se inserta el apartado siguiente:*

*«4 ter. Para controlar de manera efectiva el cumplimiento del presente Reglamento, las empresas de transporte por carretera notificarán por escrito mediante una declaración a las autoridades nacionales competentes del Estado miembro de acogida de la actividad de cabotaje, a más*

*tardar al comienzo del transporte de cabotaje, en la lengua oficial del Estado miembro de acogida —o, de haber varias, por lo menos en una de estas— o en otra lengua aceptada por este la información pertinente necesaria para permitir el control efectivo de los transportes de cabotaje, la cual deberá contener al menos:*

- a) la identidad del expedidor;*
- b) la duración estimada del transporte de cabotaje;*
- c) los siguientes datos sobre cada conductor: nombre, Estado miembro de residencia, Estado miembro en el que se registró el contrato de trabajo, Estado miembro en el que se realizan las cotizaciones de la seguridad social, y número del seguro social o nacional.»*

## **Enmienda 53**

### **Propuesta de Reglamento**

**Artículo 2 – párrafo 1 – punto 5 bis (nuevo)**

Reglamento (CE) n.º 1072/2009

Artículo 9 – apartado 1 – letra e bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**5 bis) En el artículo 9, apartado 1, se añade la letra siguiente:**

**«e bis) la aplicación de las normas derivadas de la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2006/22/CE en lo relativo a los requisitos de control del cumplimiento y se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera<sup>1 bis</sup>.»**

**<sup>1 bis</sup> COM(2017)0278.**

## Enmienda 54

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 2 – párrafo 1 – punto 7

Reglamento (CE) n.º 1072/2009

Artículo 10 bis – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

1. Cada Estado miembro organizará controles de tal manera que, a partir del 1 de enero de 2020, en cada año natural se controle al menos el **2 %** de todas las operaciones de cabotaje efectuadas en su territorio. Este porcentaje aumentará como mínimo hasta el **3 %** a partir del 1 de enero de 2022. La base para el cálculo de este porcentaje será la actividad de cabotaje total en el Estado miembro en términos de toneladas-kilómetro en el año t-2, según datos de Eurostat.

#### *Enmienda*

1. Cada Estado miembro **será responsable de aplicar una política de control del cumplimiento efectiva en su territorio y** organizará controles **en el marco de dicha política** de tal manera que, a partir del 1 de enero de 2020, en cada año natural se controle al menos el **4 %** de todas las operaciones de cabotaje efectuadas en su territorio. Este porcentaje aumentará como mínimo hasta el **6 %** a partir del 1 de enero de 2022. La base para el cálculo de este porcentaje será la actividad de cabotaje total en el Estado miembro en términos de toneladas-kilómetro en el año t-2, según datos de Eurostat.

## Enmienda 55

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 2 – párrafo 1 – punto 7

Reglamento (CE) n.º 1072/2009

Artículo 10 bis – apartado 3

#### *Texto de la Comisión*

3. Los Estados miembros efectuarán al menos **tres** veces al año controles de carretera concertados de las operaciones de cabotaje. Tales controles serán efectuados a la vez por las autoridades nacionales encargadas de controlar el cumplimiento de las normas en el ámbito del transporte por carretera de dos o más Estados miembros, cada uno actuando en su propio territorio. Los puntos de contacto nacionales designados de acuerdo con el artículo 18, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y

#### *Enmienda*

3. Los Estados miembros efectuarán al menos **seis** veces al año controles de carretera concertados de las operaciones de cabotaje. **Los controles podrán coincidir con los realizados de conformidad con el artículo 5 de la Directiva 2006/22/CE.** Tales controles serán efectuados a la vez por las autoridades nacionales encargadas de controlar el cumplimiento de las normas en el ámbito del transporte por carretera de dos o más Estados miembros, cada uno actuando en su propio territorio. Los puntos de contacto nacionales designados

del Consejo\*\*\*\* intercambiarán información sobre el número y el tipo de las infracciones detectadas después de que se hayan efectuado los controles de carretera concertados.

de acuerdo con el artículo 18, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo\*\*\*\* intercambiarán información sobre el número y el tipo de las infracciones detectadas después de que se hayan efectuado los controles de carretera concertados.

## Enmienda 56

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 2 – párrafo 1 – punto 7 bis (nuevo)

Reglamento (CE) n.º 1072/2009

Artículo 10 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**7 bis) Se inserta el artículo siguiente:**

**«Artículo 10 ter**

***Para seguir cumpliendo las obligaciones del presente capítulo, los Estados miembros garantizarán que se aplique en su territorio una estrategia nacional de control del cumplimiento coherente. Dicha 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\*, y hará uso de la información y los datos registrados, tratados o almacenados durante un período de cincuenta y seis días por los tacógrafos inteligentes. El tacógrafo inteligente se introducirá con carácter obligatorio en todos los vehículos utilizados en el transporte y el cabotaje internacionales a más tardar el 2 de enero de 2020.***

---

***\* 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).».*

## **Enmienda 57**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Artículo 2 – párrafo 1 – punto 8**

Reglamento (CE) n.º 1072/2009

Artículo 14 bis

#### *Texto de la Comisión*

Los Estados miembros contemplarán la imposición de sanciones a los expedidores, transitarios y subcontratistas por incumplimiento de lo establecido en los capítulos II y III en caso de que a sabiendas encarguen servicios de transporte que supongan una infracción de lo dispuesto en el presente Reglamento.

#### *Enmienda*

Los Estados miembros contemplarán la imposición de sanciones *eficaces, proporcionadas y disuasorias* a los expedidores, transitarios, *contratistas* y subcontratistas por incumplimiento de lo establecido en los capítulos II y III en caso de que a sabiendas encarguen servicios de transporte que supongan una infracción de lo dispuesto en el presente Reglamento.

## **Enmienda 58**

### **Propuesta de Reglamento**

#### **Artículo 2 – párrafo 1 – punto 10**

Reglamento (CE) n.º 1072/2009

Artículo 17 – apartado 3 bis (nuevo)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

*3 bis. La Comisión elaborará, a más tardar a finales de 2022, un informe sobre la situación del mercado del transporte por carretera de la Unión. Dicho informe contendrá asimismo 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.*

## Enmienda 59

### Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 10

Reglamento (CE) n.º 1072/2009

Artículo 17 – apartado 3 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***3 ter. A más tardar el 31 de enero de cada año, los Estados miembros informarán a la Comisión sobre el número de empresas de transporte que tienen filiales en otros Estados miembros y sobre el número de empresas de transporte en las que se ha comprobado si hay infracciones de facturación infravalorada o traslados de beneficios desproporcionados.***

## PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

<b>Título</b>	Modificación del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 y el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector	
<b>Referencias</b>	COM(2017)0281 – C8-0169/2017 – 2017/0123(COD)	
<b>Comisión competente para el fondo</b> Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 15.6.2017	
<b>Opinión emitida por</b> Fecha del anuncio en el Pleno	EMPL 15.6.2017	
<b>Ponente de opinión</b> Fecha de designación	Verónica Lope Fontagné 3.10.2017	
<b>Examen en comisión</b>	23.1.2018	26.2.2018
<b>Fecha de aprobación</b>	25.4.2018	
<b>Resultado de la votación final</b>	+: 31 -: 19 0: 3	
<b>Miembros presentes en la votación final</b>	Laura Agea, Guillaume Balas, Vilija Blinkevičiūtė, Enrique Calvet Chambon, Michael Detjen, Martina Dlabajová, Lampros Fountoulis, Elena Gentile, Marian Harkin, Danuta Jazłowiecka, Agnes Jongerius, Rina Ronja Kari, Jan Keller, Adam Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Jean Lambert, Jérôme Lavrilleux, Patrick Le Hyaric, Jeroen Lenaers, Verónica Lope Fontagné, Javi López, Thomas Mann, Dominique Martin, Anthea McIntyre, João Pimenta Lopes, Georgi Pirinski, Marek Plura, Dennis Radtke, Terry Reintke, Sofia Ribeiro, Robert Rochefort, Claude Rolin, Siôn Simon, Romana Tomc, Yana Toom, Ulrike Trebesius, Marita Ulvskog, Jana Žitňanská	
<b>Suplentes presentes en la votación final</b>	Georges Bach, Heinz K. Becker, Karima Delli, Christelle Lechevalier, Paloma López Bermejo, Evelyn Regner, Anne Sander, Jasenko Selimovic, Helga Stevens, Neoklis Sylikiotis, Flavio Zanonato, Kosma Złotowski	
<b>Suplentes (art. 200, apdo. 2) presentes en la votación final</b>	Dominique Bilde, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz	

**VOTACIÓN FINAL NOMINAL  
EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN**

<b>31</b>	<b>+</b>
ALDE	Robert Rochefort
EFDD	Laura Agea
GUE/NGL	Rina Ronja Kari, Patrick Le Hyaric, Paloma López Bermejo, Neoklis Sylikiotis
NI	Lampros Fountoulis
PPE	Georges Bach, Jérôme Lavrilleux, Jeroen Lenaers, Thomas Mann, Dennis Radtke, Sofia Ribeiro, Claude Rolin, Anne Sander
S&D	Guillaume Balas, Vilija Blinkevičiūtė, Michael Detjen, Elena Gentile, Karoline Graswander-Hainz, Agnes Jongerius, Jan Keller, Javi López, Georgi Pirinski, Evelyn Regner, Siôn Simon, Marita Ulvskog, Flavio Zanonato
Verts/ALE	Karima Delli, Jean Lambert, Terry Reintke

<b>19</b>	<b>-</b>
ALDE	Enrique Calvet Chambon, Martina Dlabajová, Marian Harkin, Jasenko Selimovic, Yana Toom
ECR	Anthea McIntyre, Ulrike Trebesius, Jana Žitňanská, Kosma Złotowski
ENF	Dominique Bilde, Christelle Lechevalier, Dominique Martin
PPE	Heinz K. Becker, Danuta Jazłowiecka, Ádám Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Verónica Lope Fontagné, Marek Plura, Romana Tomc

<b>3</b>	<b>0</b>
ECR	Helga Stevens
GUE/NGL	João Pimenta Lopes
S&D	Maria Grapini

Explicación de los signos utilizados

+ : a favor

- : en contra

0 : abstenciones