



2017/0122(COD)

2.2.2018

ENMIENDAS 14 - 184

Proyecto de opinión
Georges Bach
(PE613.532v01-00)

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

Propuesta de Reglamento
(COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD))

AM_Com_LegOpinion

Enmienda 14
Mara Bizzotto

Propuesta de Reglamento
Considerando 1

Texto de la Comisión

(1) *Unas condiciones de trabajo adecuadas para los conductores y unas condiciones comerciales justas para las empresas de transporte por carretera son de vital importancia para la creación de un sector del transporte por carretera seguro, eficiente y socialmente responsable. Para facilitar ese proceso, es esencial que las normas sociales de la Unión aplicables al sector del transporte por carretera sean claras, adecuadas al objetivo que se persigue, fáciles de aplicar y hacer cumplir, y que se apliquen de manera efectiva y coherente en todo el territorio de la Unión.*

Enmienda

(1) *Para el correcto funcionamiento del sector del transporte por carretera en el mercado interior, es esencial garantizar una mejora de las condiciones sociales y laborales de los conductores, la seguridad, la simplificación de los trámites burocráticos y un adecuado número de controles en aras de una competencia leal entre transportistas nacionales y extranjeros; la actual legislación social de la Unión en el sector del transporte por carretera ha favorecido el dumping social, la deslocalización a ultranza y, en general, la proliferación de prácticas ilegales responsables de la competencia desleal en el sector, como el cabotaje abusivo o el fenómeno de las denominadas «sociedades buzón».*

Or. it

Enmienda 15

Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Michael Detjen, Evelyn Regner, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto, Georgi Pirinski, Rory Palmer

Propuesta de Reglamento
Considerando 1

Texto de la Comisión

(1) Unas condiciones de trabajo adecuadas para los conductores y unas condiciones comerciales justas para las empresas de transporte por carretera son de

Enmienda

(1) Unas condiciones de trabajo adecuadas para los conductores y unas condiciones comerciales justas para las empresas de transporte por carretera son de

vital importancia para la creación de un sector del transporte por carretera seguro, eficiente y socialmente responsable. Para facilitar ese proceso, es esencial que las normas sociales de la Unión aplicables al sector del transporte por carretera sean claras, adecuadas al objetivo que se persigue, fáciles de aplicar y hacer cumplir, y que se apliquen de manera efectiva y coherente en todo el territorio de la Unión.

vital importancia para la creación de un sector del transporte por carretera seguro, eficiente y socialmente responsable, *capaz de atraer a trabajadores cualificados*. Para facilitar ese proceso, es esencial que las normas sociales de la Unión aplicables al sector del transporte por carretera sean claras, adecuadas al objetivo que se persigue, fáciles de aplicar y hacer cumplir, y que se apliquen de manera efectiva y coherente en todo el territorio de la Unión.

Or. en

Enmienda 16

Emilian Pavel, Claudia Țapardel

Propuesta de Reglamento

Considerando 1

Texto de la Comisión

(1) Unas condiciones de trabajo adecuadas para los conductores y unas condiciones comerciales justas para las empresas de transporte por carretera son de vital importancia para la creación de un sector del transporte por carretera seguro, eficiente y socialmente responsable. Para facilitar ese proceso, es esencial que las normas sociales de la Unión aplicables al sector del transporte por carretera sean claras, adecuadas al objetivo que se persigue, fáciles de aplicar y hacer cumplir, y que se apliquen de manera efectiva y coherente en todo el territorio de la Unión.

Enmienda

(1) Unas condiciones de trabajo adecuadas para los conductores y unas condiciones comerciales justas para las empresas de transporte por carretera son de vital importancia para la creación de un sector del transporte por carretera seguro, eficiente y socialmente responsable. Para facilitar ese proceso, es esencial que las normas sociales de la Unión aplicables al sector del transporte por carretera sean claras, *proporcionadas*, adecuadas al objetivo que se persigue, fáciles de aplicar y hacer cumplir, y que se apliquen de manera efectiva y coherente en todo el territorio de la Unión.

Or. en

Enmienda 17

Karima Delli

Propuesta de Reglamento

Considerando 1 bis (nuevo)

(1 bis) El presidente de la Comisión, Jean-Claude Juncker, mencionó la próxima creación de una Autoridad Laboral Europea en su discurso sobre el estado de la Unión de 2017.

Or. en

Enmienda 18

Paloma López Bermejo, Tania González Peñas, Rina Ronja Kari, Patrick Le Hyaric, João Pimenta Lopes

Propuesta de Reglamento Considerando 2

Texto de la Comisión

(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 Consejo⁹, se han detectado algunas deficiencias en *el* marco jurídico vigente. La existencia de normas poco claras e inadecuadas sobre *el descanso semanal*, las instalaciones de descanso y las pausas en la conducción en equipo y la ausencia de normas sobre el regreso de los conductores a su domicilio conducen 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.

⁹ Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas

Enmienda

(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 Consejo⁹, se han detectado algunas deficiencias en *la aplicación del* marco jurídico vigente. La existencia de normas poco claras e inadecuadas sobre las instalaciones de descanso y las pausas en la conducción en equipo y la ausencia de normas sobre el regreso de los conductores a su domicilio conducen 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.

⁹ 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).

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).

Or. en

Enmienda 19

Anne Sander, Elisabeth Morin-Chartier, Jérôme Lavrilleux, Geoffroy Didier, Franck Proust, Renaud Muselier

Propuesta de Reglamento Considerando 2

Texto de la Comisión

(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 Consejo⁹, se han detectado algunas deficiencias en el marco jurídico vigente. La existencia de normas poco claras e inadecuadas sobre *el descanso semanal*, las instalaciones de descanso y las pausas en la conducción en equipo y la ausencia de normas sobre el regreso de los conductores a su domicilio conducen 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.

⁹ 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

Enmienda

(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 Consejo⁹, se han detectado algunas deficiencias en el marco jurídico vigente. La existencia de normas poco claras e inadecuadas sobre las instalaciones de descanso y las pausas en la conducción en equipo y la ausencia de normas sobre el regreso de los conductores a su domicilio conducen 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.

⁹ 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).

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).

Or. fr

Enmienda 20 **Claude Rolin**

Propuesta de Reglamento **Considerando 2**

Texto de la Comisión

(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 Consejo⁹, se han detectado algunas deficiencias en el marco jurídico vigente. La existencia de normas poco claras e inadecuadas sobre *el descanso semanal*, las instalaciones de descanso y las pausas en la conducción en equipo y la ausencia de normas sobre el regreso de los conductores a su domicilio conducen 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.

⁹ 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)

Enmienda

(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 Consejo⁹, se han detectado algunas deficiencias en el marco jurídico vigente. La existencia de normas poco claras e inadecuadas sobre las instalaciones de descanso y las pausas en la conducción en equipo y la ausencia de normas sobre el regreso de los conductores a su domicilio conducen 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.

⁹ 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).

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).

Or. fr

Enmienda 21 **Jeroen Lenaers**

Propuesta de Reglamento **Considerando 2**

Texto de la Comisión

(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 Consejo⁹, se han detectado algunas deficiencias en el marco jurídico vigente. La existencia de normas poco claras e inadecuadas sobre *el descanso semanal*, las instalaciones de descanso y las pausas en la conducción en equipo y la ausencia de normas sobre el regreso de los conductores a su domicilio conducen 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.

⁹ 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)

Enmienda

(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 Consejo⁹, se han detectado algunas deficiencias en el marco jurídico vigente. La existencia de normas poco claras e inadecuadas sobre las instalaciones de descanso y las pausas en la conducción en equipo y la ausencia de normas sobre el regreso de los conductores a su domicilio conducen 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.

⁹ 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)

Enmienda 22

Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Michael Detjen, Evelyn Regner, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto, Georgi Pirinski, Rory Palmer

Propuesta de Reglamento Considerando 2

Texto de la Comisión

(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 Consejo⁹, se han detectado algunas deficiencias en el marco jurídico vigente. La existencia de normas poco claras e inadecuadas sobre *el descanso semanal*, las instalaciones de descanso y las pausas en la conducción en equipo y la ausencia de normas sobre el regreso de los conductores a su domicilio conducen 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.

⁹ 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)

Enmienda

(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 Consejo⁹, se han detectado algunas deficiencias en el marco jurídico vigente. La existencia de normas poco claras e inadecuadas sobre las instalaciones de descanso y las pausas en la conducción en equipo y la ausencia de normas sobre el regreso de los conductores a su domicilio conducen 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.

⁹ 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)

Enmienda 23

Dominique Martin, Joëlle Mélin

Propuesta de Reglamento

Considerando 2

Texto de la Comisión

(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 Consejo⁹, se han detectado algunas deficiencias en el marco jurídico vigente. La existencia de normas poco claras e inadecuadas sobre el descanso semanal, las instalaciones de descanso y las pausas en la conducción en equipo y la ausencia de normas sobre el regreso de los conductores a su domicilio conducen 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.

⁹ 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).

Enmienda

(2) Tras evaluar 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 Consejo⁹, se han detectado algunas deficiencias en el marco jurídico vigente. La existencia de normas poco claras e inadecuadas sobre el descanso semanal, las instalaciones de descanso y las pausas en la conducción en equipo y la ausencia de normas sobre el regreso de los conductores a su domicilio conducen 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.

⁹ 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).

Enmienda 24**Emilian Pavel, Claudia Tapardel****Propuesta de Reglamento****Considerando 2***Texto de la Comisión*

(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 Consejo⁹, se han detectado algunas deficiencias en el marco jurídico vigente. La existencia de normas poco claras e inadecuadas sobre el descanso semanal, las instalaciones de descanso y las pausas en la conducción en equipo y la ausencia de normas sobre el regreso de los conductores a su domicilio conducen 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.

⁹ 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).

Enmienda

(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 Consejo⁹, se han detectado algunas deficiencias en el marco jurídico vigente. La existencia de normas poco claras e inadecuadas sobre el descanso semanal, las instalaciones de descanso y las pausas en la conducción en equipo y la ausencia de normas sobre el regreso de los conductores a su domicilio ***o a otro lugar privado elegido por el conductor*** conducen a interpretaciones y prácticas de control del cumplimiento divergentes ***o a abusos por parte de las autoridades de control del cumplimiento*** 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.

⁹ 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).

Enmienda 25

Emilian Pavel, Claudia Tapardel

Propuesta de Reglamento**Considerando 3***Texto de la Comisión*

(3) 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, el uso ineficiente de los instrumentos de control y la insuficiencia de la cooperación administrativa entre los Estados miembros.

Enmienda

(3) 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, el uso ineficiente **y desigual** de los instrumentos de control y la insuficiencia de la cooperación administrativa entre los Estados miembros.

Or. en

Enmienda 26

Mara Bizzotto

Propuesta de Reglamento**Considerando 4***Texto de la Comisión*

(4) ***Por otro lado, es fundamental contar con*** unas normas claras y ***adecuadas*** que se hagan cumplir de modo uniforme para alcanzar ***los objetivos estratégicos de mejorar*** las condiciones de trabajo de los conductores y, ***en particular, garantizar una competencia no falseada entre los operadores y contribuir a la seguridad vial de todos los usuarios de la carretera.***

Enmienda

(4) Unas normas claras y ***proporcionadas***, que se hagan cumplir de modo uniforme, ***un número adecuado de controles y la armonización de las sanciones para el sector en el mercado interior, son elementos esenciales*** para alcanzar ***una mayor seguridad vial en beneficio de todos los usuarios y de una competencia no distorsionada entre transportistas; subraya que la mejora de*** las condiciones de trabajo de los conductores y ***su bienestar dependen también de la mejora de las infraestructuras consagradas al***

estacionamiento y al descanso semanal normal, que, de conformidad con la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en el asunto C-102/16, no podrá efectuarse a bordo del vehículo, lo cual será motivo de sanción.

Or. it

Enmienda 27
Emilian Pavel, Claudia Tapardel

Propuesta de Reglamento
Considerando 4

Texto de la Comisión

(4) Por otro lado, es fundamental contar con unas normas claras y adecuadas que se hagan cumplir de modo uniforme para alcanzar los objetivos estratégicos de mejorar las condiciones de trabajo de los conductores y, en particular, garantizar una competencia no falseada entre los operadores y contribuir a la seguridad vial de todos los usuarios de la carretera.

Enmienda

(4) Por otro lado, es fundamental contar con unas normas claras y adecuadas que se hagan cumplir de modo uniforme para alcanzar los objetivos estratégicos de mejorar las condiciones de trabajo de los conductores y, en particular, garantizar una competencia no falseada *y leal* entre los operadores y contribuir a la seguridad vial de todos los usuarios de la carretera.

Or. en

Enmienda 28
Georges Bach

Propuesta de Reglamento
Considerando 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(5 bis) El transporte de mercancías es muy diferente del transporte de pasajeros. Los conductores de autocares o autobuses tienen un contacto muy cercano con los pasajeros y deben poder disfrutar de más flexibilidad a la hora de hacer pausas sin extender los tiempos de conducción o reducir los tiempos de descanso y las

pausas.

Or. en

Enmienda 29

Anne Sander, Elisabeth Morin-Chartier, Jérôme Lavrilleux, Geoffroy Didier, Franck Proust, Renaud Muselier

Propuesta de Reglamento

Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) Los conductores que realizan operaciones de transporte internacional de larga distancia pasan largos períodos alejados de su domicilio. ***Los actuales requisitos sobre el descanso semanal normal prolongan innecesariamente dichos períodos. Es deseable, por tanto, adaptar la disposición sobre el descanso semanal normal de modo que se facilite a los conductores la realización de las operaciones de transporte cumpliendo las normas y la llegada a su domicilio para disfrutar de un descanso semanal normal, y que se les compensen plenamente todos los períodos de descanso semanal reducidos. También es necesario disponer que los operadores organicen el trabajo de los conductores de tal manera*** que los períodos fuera del domicilio no sean excesivamente largos.

Enmienda

(6) Los conductores que realizan operaciones de transporte internacional de larga distancia pasan largos períodos alejados de su domicilio. ***Para*** que los períodos fuera del domicilio no sean excesivamente largos, ***conviene prever que los operadores organicen el trabajo de los conductores de forma que puedan disfrutar de unas condiciones de vida dignas mediante la asignación de dietas o primas suficientes para sufragarse un alojamiento decente. Es necesario también que los operadores organicen el regreso de los conductores, al menos cada dos semanas, a su domicilio o a otro lugar de su elección. Es imperativo que el tiempo del trayecto de regreso no se compute en el período de descanso y que la elección del conductor de pasar su tiempo de descanso en un lugar distinto de su domicilio no constituya en forma alguna un medio para que la empresa ahorre en los costes de regreso o en las dietas de desplazamiento del conductor.***

Or. fr

Enmienda 30

Claude Rolin

Propuesta de Reglamento

Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) Los conductores que realizan operaciones de transporte internacional de larga distancia pasan largos períodos alejados de su domicilio. ***Los actuales requisitos sobre el descanso semanal normal prolongan innecesariamente dichos períodos. Es deseable, por tanto, adaptar la disposición sobre el descanso semanal normal de modo que se facilite a los conductores la realización de las operaciones de transporte cumpliendo las normas y la llegada a su domicilio para disfrutar de un descanso semanal normal, y que se les compensen plenamente todos los períodos de descanso semanal reducidos. También*** es necesario disponer que los operadores organicen el trabajo de los conductores de tal manera que los períodos fuera del domicilio no sean excesivamente largos.

Enmienda

(6) Los conductores que realizan operaciones de transporte internacional de larga distancia pasan largos períodos alejados de su domicilio. Es necesario disponer que los operadores organicen el trabajo de los conductores de tal manera que los períodos fuera del domicilio no sean excesivamente largos, ***que los conductores tengan la posibilidad de regresar periódicamente a su domicilio y que las normas les permitan disfrutar de unas condiciones de descanso dignas en alojamientos de calidad.***

Or. fr

Enmienda 31
Jeroen Lenaers

Propuesta de Reglamento
Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) Los conductores que realizan operaciones de transporte internacional de larga distancia pasan largos períodos alejados de su domicilio. ***Los requisitos vigentes sobre el descanso semanal normal prolongan innecesariamente dichos períodos. Es deseable, por tanto, adaptar la disposición sobre el descanso semanal normal de modo que se facilite a los conductores la realización de las operaciones de transporte cumpliendo las normas y la llegada a su domicilio para disfrutar de un descanso semanal normal,***

Enmienda

(6) Los conductores que realizan operaciones de transporte internacional de larga distancia pasan largos períodos alejados de su domicilio. ***Debido a la actual falta de aparcamientos seguros e instalaciones de descanso adecuadas,*** es necesario disponer que los operadores organicen el trabajo de los conductores de tal manera que los períodos fuera del domicilio no sean excesivamente largos y ***que los conductores tengan la posibilidad de volver a su domicilio regularmente.***

y que se les compensen plenamente todos los períodos de descanso semanal reducidos. También es necesario disponer que los operadores organicen el trabajo de los conductores de tal manera que los períodos fuera del domicilio no sean excesivamente largos.

Or. nl

Enmienda 32

Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Michael Detjen, Evelyn Regner, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto, Georgi Pirinski, Rory Palmer

Propuesta de Reglamento Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) Los conductores que realizan operaciones de transporte internacional de larga distancia pasan largos períodos alejados de su domicilio. *Los requisitos vigentes sobre el descanso semanal normal prolongan innecesariamente dichos períodos. Es deseable, por tanto, adaptar la disposición sobre el descanso semanal normal de modo que se facilite a los conductores la realización de las operaciones de transporte cumpliendo las normas y la llegada a su domicilio para disfrutar de un descanso semanal normal, y que se les compensen plenamente todos los períodos de descanso semanal reducidos. También es necesario disponer que los operadores organicen el trabajo de los conductores de tal manera que los períodos fuera del domicilio no sean excesivamente largos.*

Enmienda

(6) Los conductores que realizan operaciones de transporte internacional de larga distancia pasan largos períodos alejados de su domicilio. *A fin de garantizar unas condiciones de trabajo dignas, es necesario disponer que los operadores organicen el trabajo de los conductores de tal manera que los períodos fuera del domicilio no sean excesivamente largos, así como garantizar que los conductores tengan la oportunidad de volver a su domicilio regularmente y dispongan de los medios para hacerlo.*

Or. en

Enmienda 33

Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin

Propuesta de Reglamento
Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) Los conductores que realizan operaciones de transporte internacional de larga distancia pasan largos períodos alejados de su domicilio. Los requisitos vigentes sobre el descanso semanal normal prolongan innecesariamente dichos períodos. Es deseable, por tanto, adaptar la disposición sobre el descanso semanal normal de modo que se facilite a los conductores la realización de las operaciones de transporte cumpliendo las normas y la llegada a su domicilio para disfrutar de un descanso semanal normal, y que se les compensen plenamente todos los períodos de descanso semanal reducidos. También es necesario disponer que los operadores organicen el trabajo de los conductores de tal manera que los períodos fuera del domicilio no sean excesivamente largos.

Enmienda

(6) Los conductores que realizan operaciones de transporte internacional de larga distancia pasan largos períodos alejados de su domicilio. Los requisitos vigentes sobre el descanso semanal normal prolongan innecesariamente dichos períodos. Es deseable, por tanto, adaptar la disposición sobre el descanso semanal normal de modo que se facilite a los conductores la realización de las operaciones de transporte cumpliendo las normas y la llegada a su domicilio para disfrutar de un descanso semanal normal, y que se les compensen plenamente todos los períodos de descanso semanal reducidos. También es necesario disponer que los operadores organicen el trabajo de los conductores de tal manera que los períodos fuera del domicilio no sean excesivamente largos. ***Cuando un conductor decida tomarse el descanso en su domicilio, es conveniente que la empresa de transporte le proporcione los medios para el regreso.***

Or. it

Enmienda 34

Danuta Jazłowiecka, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Marek Plura, Krzysztof Hetman

Propuesta de Reglamento
Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) Los conductores que realizan operaciones de transporte internacional de larga distancia pasan largos períodos alejados de su domicilio. Los requisitos vigentes sobre el descanso semanal normal prolongan innecesariamente dichos períodos. Es deseable, por tanto, adaptar la

Enmienda

(6) Los conductores que realizan operaciones de transporte internacional de larga distancia pasan largos períodos alejados de su domicilio. Los requisitos vigentes sobre el descanso semanal normal prolongan innecesariamente dichos períodos. Es deseable, por tanto, adaptar la

disposición sobre el descanso semanal normal de modo que se facilite a los conductores la realización de las operaciones de transporte cumpliendo las normas y la llegada a su domicilio para disfrutar de un descanso semanal normal, y que se les compensen plenamente todos los períodos de descanso semanal reducidos. También es necesario disponer que los operadores organicen el trabajo de los conductores de tal manera que los períodos fuera *del domicilio* no sean excesivamente largos.

disposición sobre el descanso semanal normal de modo que se facilite a los conductores la realización de las operaciones de transporte cumpliendo las normas y la llegada a su domicilio para disfrutar de un descanso semanal normal, y que se les compensen plenamente todos los períodos de descanso semanal reducidos. También es necesario disponer que los operadores organicen el trabajo de los conductores de tal manera que los períodos fuera *de su lugar de residencia* no sean excesivamente largos. **Los conductores deben también tener la posibilidad de elegir la forma de tomar los descansos.**

Or. pl

Enmienda 35

Paloma López Bermejo, Tania González Peñas, Rina Ronja Kari, Patrick Le Hyaric, João Pimenta Lopes

Propuesta de Reglamento Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) Los conductores que realizan operaciones de transporte internacional de larga distancia pasan largos períodos alejados de su domicilio. **Los requisitos vigentes sobre el descanso semanal normal prolongan innecesariamente dichos períodos.** Es deseable, por tanto, **adaptar la** disposición sobre el descanso semanal normal de modo que se facilite a los conductores la realización de las operaciones de transporte cumpliendo las normas y la llegada a su domicilio para disfrutar de un descanso semanal normal, y que se les compensen plenamente todos los períodos de descanso semanal reducidos. También es necesario **disponer** que los operadores organicen el trabajo de los conductores de tal manera que los períodos fuera del domicilio no sean excesivamente

Enmienda

(6) Los conductores que realizan operaciones de transporte internacional de larga distancia pasan largos períodos alejados de su domicilio. Es deseable, por tanto, **hacer que se aplique la actual** disposición sobre el descanso semanal normal de modo que se facilite a los conductores la realización de las operaciones de transporte cumpliendo las normas **vigentes** y la llegada a su domicilio para disfrutar de un descanso semanal normal, y que se les compensen plenamente todos los períodos de descanso semanal reducidos. También es necesario que los operadores organicen el trabajo de los conductores de tal manera que los períodos fuera del domicilio no sean excesivamente largos.

largos.

Or. en

Enmienda 36
Dominique Martin, Joëlle Mélin

Propuesta de Reglamento
Considerando 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(6 bis) En general, los conductores deberían poder regresar a su domicilio al menos una vez por semana.

Or. fr

Enmienda 37
Dominique Martin, Joëlle Mélin

Propuesta de Reglamento
Considerando 6 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(6 ter) El descanso semanal debe seguir siendo la norma, y el descanso semanal reducido, la excepción. Los descansos semanales reducidos deben limitarse, en especial cuando se realicen en cabina.

Or. fr

Enmienda 38
Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto, Enrique Calvet Chambon

Propuesta de Reglamento
Considerando 7

Texto de la Comisión

Enmienda

(7) Existen diferencias entre los

(7) Existen diferencias entre los

Estados miembros en la interpretación y aplicación de los requisitos sobre el descanso semanal en cuanto al lugar en que debe disfrutarse este. Procede, por tanto, aclarar ese requisito para garantizar que a los conductores se les *proporciona un alojamiento adecuado para sus períodos de descanso semanal normal* si se *toman* fuera del domicilio.

Estados miembros en la interpretación y aplicación de los requisitos sobre el descanso semanal en cuanto al lugar en que debe disfrutarse este. Procede, por tanto, aclarar ese requisito para garantizar que a los conductores se les *proporcionan instalaciones adecuadas* si se *toma* fuera del domicilio.

Or. en

Enmienda 39

Danuta Jazłowiecka, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Marek Plura, Krzysztof Hetman

Propuesta de Reglamento

Considerando 7

Texto de la Comisión

(7) Existen diferencias entre los Estados miembros en la interpretación y aplicación de los requisitos sobre el descanso semanal en cuanto al lugar en que debe disfrutarse este. Procede, por tanto, aclarar ese requisito para garantizar que a los conductores se les proporciona un alojamiento adecuado para sus períodos de descanso semanal normal si se toman fuera del domicilio.

Enmienda

(7) Existen diferencias entre los Estados miembros en la interpretación y aplicación de los requisitos sobre el descanso semanal en cuanto al lugar en que debe disfrutarse este. Procede, por tanto, aclarar ese requisito para garantizar que a los conductores se les proporciona un alojamiento adecuado para sus períodos de descanso semanal normal si se toman fuera del domicilio. *El cumplimiento de esta condición requiere de los Estados miembros inversiones adecuadas en la construcción de plazas de aparcamiento seguras y adaptadas a las necesidades de los conductores.*

Or. pl

Enmienda 40

Robert Rochefort

Propuesta de Reglamento

Considerando 7

Texto de la Comisión

(7) Existen diferencias entre los Estados miembros en la interpretación y aplicación de los requisitos sobre el descanso semanal en cuanto al lugar en que debe disfrutarse este. Procede, por tanto, aclarar ese requisito para garantizar que a los conductores se les proporciona un alojamiento adecuado para sus períodos de descanso semanal normal si se toman fuera del domicilio.

Enmienda

(7) Existen diferencias entre los Estados miembros en la interpretación y aplicación de los requisitos sobre el descanso semanal en cuanto al lugar en que debe disfrutarse este. ***En aras de unas buenas condiciones de trabajo y seguridad para los conductores***, procede, por tanto, aclarar ese requisito para garantizar que a los conductores se les proporciona un alojamiento adecuado para sus períodos de descanso semanal normal ***y reducido*** si se toman fuera del domicilio.

Or. fr

Enmienda 41
Georgi Pirinski

Propuesta de Reglamento
Considerando 7

Texto de la Comisión

(7) Existen diferencias entre los Estados miembros en la interpretación y aplicación de los requisitos sobre el descanso semanal en cuanto al lugar en que debe disfrutarse este. Procede, por tanto, aclarar ese requisito para garantizar que a los conductores se les proporciona un alojamiento adecuado para sus períodos de descanso semanal normal si se toman fuera del domicilio.

Enmienda

(7) Existen diferencias entre los Estados miembros en la interpretación y aplicación de los requisitos sobre el descanso semanal en cuanto al lugar en que debe disfrutarse este. Procede, por tanto, aclarar ese requisito para garantizar que a los conductores se les proporciona un alojamiento ***privado*** adecuado ***u otro lugar elegido por el conductor y pagado por el empresario*** para sus períodos de descanso semanal normal si se toman fuera del domicilio.

Or. en

Enmienda 42
Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Michael Detjen, Evelyn Regner, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto, Georgi Pirinski, Rory Palmer

Propuesta de Reglamento
Considerando 7

Texto de la Comisión

(7) Existen diferencias entre los Estados miembros en la interpretación y aplicación de los requisitos sobre el descanso semanal en cuanto al lugar en que debe disfrutarse este. Procede, por tanto, aclarar ese requisito para garantizar que a los conductores se les proporciona un alojamiento adecuado para sus períodos de descanso semanal normal si se toman fuera del domicilio.

Enmienda

(7) Existen diferencias entre los Estados miembros en la interpretación y aplicación de los requisitos sobre el descanso semanal en cuanto al lugar en que debe disfrutarse este. Procede, por tanto, aclarar ese requisito para garantizar que a los conductores se les proporciona un alojamiento **privado** adecuado **pagado por el empresario** para sus períodos de descanso semanal normal si se toman fuera del domicilio.

Or. en

Enmienda 43
Emilian Pavel, Claudia Tapardel

Propuesta de Reglamento
Considerando 7

Texto de la Comisión

(7) Existen diferencias entre los Estados miembros en la interpretación y aplicación de los requisitos sobre el descanso semanal en cuanto al lugar en que debe disfrutarse este. Procede, por tanto, aclarar ese requisito para garantizar que a los conductores se les proporciona un alojamiento adecuado para sus períodos de descanso semanal normal si se toman fuera del domicilio.

Enmienda

(7) Existen diferencias entre los Estados miembros en la interpretación y aplicación de los requisitos sobre el descanso semanal en cuanto al lugar en que debe disfrutarse este. Procede, por tanto, aclarar ese requisito para garantizar que a los conductores se les proporciona un alojamiento adecuado **y apto para ambos sexos** para sus períodos de descanso semanal normal si se toman fuera del domicilio.

Or. en

Enmienda 44
Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto, Enrique Calvet Chambon

Propuesta de Reglamento
Considerando 7 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(7 bis) Muchas operaciones de transporte por carretera en la Unión comprenden travesías en transbordador o trayectos 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.

Or. en

Justificación

Deben preverse excepciones en el caso del descanso semanal para travesías en transbordador o trayectos por ferrocarril largos, que afectan en su mayoría a la periferia de la Unión.

Enmienda 45

Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin

Propuesta de Reglamento
Considerando 7 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(7 bis) A este respecto, conviene crear zonas equipadas certificadas, que permitan un descanso óptimo a los conductores y, al mismo tiempo, garanticen la seguridad de los vehículos y de la mercancía transportada.

Or. it

Enmienda 46

Emilian Pavel, Claudia Țapardel

Propuesta de Reglamento
Considerando 8

Texto de la Comisión

(8) Los conductores se enfrentan con frecuencia a circunstancias imprevistas que hacen imposible llegar a un destino deseado para tomar un descanso semanal sin infringir las normas de la Unión. Es deseable facilitar que los conductores puedan hacer frente a esas circunstancias y permitirles que lleguen a su destino para disfrutar de un descanso semanal sin infringir los requisitos sobre los tiempos máximos de conducción.

Enmienda

(8) Los conductores se enfrentan con frecuencia a circunstancias imprevistas que hacen imposible llegar a un destino deseado para tomar un descanso semanal sin infringir las normas de la Unión. Es deseable facilitar que los conductores puedan hacer frente a esas circunstancias y permitirles que lleguen a su destino para disfrutar de un descanso semanal sin infringir los requisitos sobre los tiempos máximos de conducción. ***Se fomentan las iniciativas adicionales destinadas a crear o a mejorar las áreas de aparcamiento seguras, unas instalaciones sanitarias adecuadas y unos alojamientos apropiados.***

Or. en

Enmienda 47

Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto, Enrique Calvet Chambon, Robert Rochefort

**Propuesta de Reglamento
Considerando 8 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

(8 bis) A fin de salvaguardar las condiciones de trabajo de los conductores en los lugares de carga y descarga, los propietarios y los operadores de dichas instalaciones deben facilitar a los conductores acceso a instalaciones sanitarias.

Or. en

**Enmienda 48
Mara Bizzotto**

Propuesta de Reglamento
Considerando 10

Texto de la Comisión

(10) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la aplicación del Reglamento (CE) n.º 561/2006, deben conferirse competencias de ejecución a la Comisión 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 182/2011¹⁰.

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).**

Enmienda

suprimido

Or. it

Enmienda 49
Emilian Pavel, Claudia Tapardel

Propuesta de Reglamento
Considerando 10

Texto de la Comisión

(10) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la aplicación del Reglamento (CE) n.º 561/2006, deben conferirse competencias de ejecución a la Comisión 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

Enmienda

(10) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la aplicación del Reglamento (CE) n.º 561/2006, deben conferirse competencias de ejecución a la Comisión 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 182/2011¹⁰.

conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011¹⁰ ***por parte de una autoridad europea del transporte por carretera.***

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).

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).

Or. en

Enmienda 50

Anne Sander, Elisabeth Morin-Chartier, Jérôme Lavrilleux, Geoffroy Didier, Franck Proust, Renaud Muselier

Propuesta de Reglamento Considerando 11

Texto de la Comisión

(11) Para mejorar la ***rentabilidad*** del control del cumplimiento de las normas sociales, es conveniente ***aprovechar plenamente el potencial de los sistemas de tacógrafo actuales y futuros. Por consiguiente, procede mejorar las funciones del tacógrafo para poder lograr*** un posicionamiento más preciso, en particular en las operaciones de transporte internacional.

Enmienda

(11) Para ***simplificar*** y mejorar la ***eficacia*** del control del cumplimiento de las normas sociales, es conveniente ***instalar, de aquí a 2023 y en todos los vehículos de transporte internacional de mercancías, tacógrafos inteligentes que permitan*** un posicionamiento más preciso, en particular en las operaciones de transporte internacional.

Or. fr

Enmienda 51

Paloma López Bermejo, Rina Ronja Kari, Patrick Le Hyaric, João Pimenta Lopes, Tania González Peñas

Propuesta de Reglamento Considerando 11

Texto de la Comisión

(11) Para mejorar la rentabilidad del control del cumplimiento de las normas sociales, es conveniente aprovechar plenamente el potencial de los sistemas de tacógrafo actuales y futuros. Por consiguiente, procede mejorar las funciones del tacógrafo para poder lograr un posicionamiento más preciso, en particular en las operaciones de transporte internacional.

Enmienda

(11) Para mejorar la rentabilidad del control del cumplimiento de las normas sociales, es conveniente aprovechar plenamente el potencial de los sistemas de tacógrafo actuales y futuros, ***comenzando por la instalación del tacógrafo digital en los vehículos que se matriculen antes de 2020***. Por consiguiente, procede mejorar las funciones del tacógrafo para poder lograr un posicionamiento más preciso, en particular en las operaciones de transporte internacional.

Or. en

Enmienda 52

Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin

Propuesta de Reglamento

Considerando 11

Texto de la Comisión

(11) Para mejorar la rentabilidad del control del cumplimiento de las normas sociales, es conveniente aprovechar plenamente el potencial de los sistemas de tacógrafo actuales y futuros. Por consiguiente, procede mejorar las funciones del tacógrafo para poder lograr un posicionamiento más preciso, en particular en las operaciones de transporte internacional.

Enmienda

(11) Para mejorar la rentabilidad del control del cumplimiento de las normas sociales, es conveniente aprovechar plenamente el potencial de los sistemas de tacógrafo actuales y futuros. Por consiguiente, procede mejorar las funciones del tacógrafo para poder lograr un posicionamiento más preciso, en particular en las operaciones de transporte internacional. ***Conviene crear también un portal GNSS para el transporte por carretera que contenga toda la información transmitida por los tacógrafos inteligentes y sea accesible en tiempo real para las autoridades de control competentes tanto en carretera como a distancia.***

Or. it

Enmienda 53
Emilian Pavel, Claudia Tapardel

Propuesta de Reglamento
Considerando 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 bis) Con el fin de mejorar la seguridad vial y las condiciones laborales de los conductores, el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 561/2006 debe incluir el uso de vehículos para el transporte de mercancías con una masa autorizada de menos de 3,5 toneladas y que operen fuera de un radio de 400 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa.

Or. en

Enmienda 54
Georges Bach

Propuesta de Reglamento
Considerando 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 bis) Con el fin de mejorar la seguridad vial y las condiciones laborales de los conductores, el ámbito de aplicación del presente Reglamento debe incluir el uso de vehículos para el transporte de mercancías con una masa autorizada entre 2,4 toneladas y 3,5 toneladas y que operen fuera de un radio de 200 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa.

Or. en

Enmienda 55
Dominique Martin, Joëlle Mélin

Propuesta de Reglamento
Considerando 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 bis) Con el fin de mejorar la seguridad vial y las condiciones laborales de los conductores, el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 561/2006 debe incluir el uso de vehículos para el transporte de mercancías con una masa autorizada de menos de 3 toneladas y que operen fuera de un radio de 200 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa.

Or. fr

Enmienda 56

Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Michael Detjen, Evelyn Regner, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto, Rory Palmer

Propuesta de Reglamento
Considerando 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 bis) Con el fin de mejorar la seguridad vial y las condiciones laborales de los conductores, el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 561/2006 debe incluir el uso de vehículos para el transporte de mercancías con una masa autorizada de menos de 3,5 toneladas.

Or. en

Enmienda 57

Claude Rolin

Propuesta de Reglamento
Considerando 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 bis) *Con el fin de mejorar la seguridad vial y las condiciones laborales de los conductores, el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 561/2006 debe incluir el uso de vehículos con una masa autorizada de menos de 3,5 toneladas.*

Or. fr

Enmienda 58

Paloma López Bermejo, Tania González Peñas, Rina Ronja Kari, Patrick Le Hyaric, João Pimenta Lopes

Propuesta de Reglamento

Considerando 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 bis) *A medida que aumentan los nuevos modelos de transporte de mercancías, el uso de vehículos para este fin con una masa autorizada inferior a 3,5 toneladas debe incluirse en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 561/2006 a fin de mejorar las condiciones laborales de los conductores y la seguridad vial.*

Or. en

Enmienda 59

Jérôme Lavrilleux, Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Geoffroy Didier, Franck Proust, Renaud Muselier

Propuesta de Reglamento

Considerando 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 bis) *La exclusión de los vehículos de carretera que realizan*

operaciones de transporte internacional con un peso de carga no superior a 3,5 toneladas o de conjuntos de vehículos con un peso de carga no superior a 3,5 toneladas ha provocado la aparición de una competencia desleal, así como divergencias de aplicación del Reglamento (CE) n.º 561/2006 que han conducido a disparidades en las condiciones de trabajo y comprometido la seguridad vial. Conviene, por tanto, incluir también este tipo de vehículos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 561/2006.

Or. fr

Enmienda 60
Jeroen Lenaers

Propuesta de Reglamento
Considerando 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 bis) 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 del tacógrafo inteligente en los vehículos matriculados. El tacógrafo inteligente contribuirá a la simplificación de los controles y, de este modo, facilitará el trabajo de las autoridades nacionales.

Or. nl

Enmienda 61
Sofia Ribeiro

Propuesta de Reglamento
Considerando 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 bis) *A fin de garantizar unas normas adecuadas en materia de salud y seguridad de los conductores que no pueden llegar a su domicilio para disfrutar de un descanso semanal, se necesitan más esfuerzos para asegurar la creación o mejora de áreas de aparcamiento seguras, instalaciones sanitarias adecuadas y alojamientos adecuados.*

Or. pt

Enmienda 62
Verónica Lope Fontagné

Propuesta de Reglamento
Considerando 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 bis) *Los conductores se encuentran ante una escasez de áreas de descanso que ofrezcan una garantía de seguridad y de descanso adecuadas. Mientras esta situación no se revierta, los conductores podrán realizar los descansos en cabina siempre que éstas estén adecuadas.*

Or. es

Enmienda 63
Dominique Martin, Joëlle Mélin

Propuesta de Reglamento
Considerando 11 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 ter) *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 del tacógrafo digital en los vehículos matriculados. El tacógrafo digital contribuirá a la simplificación de los controles y, de este modo, facilitará el trabajo de las autoridades nacionales.

Or. fr

Enmienda 64

Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Michael Detjen, Evelyn Regner, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto, Rory Palmer

Propuesta de Reglamento

Considerando 11 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 ter) La necesidad de una igualdad de condiciones entre empresas en el transporte internacional por carretera hace que sea necesario acortar el período transitorio para la instalación del tacógrafo digital en los vehículos matriculados. El tacógrafo digital contribuirá a la simplificación de los controles y, de este modo, facilitará el trabajo de las autoridades nacionales.

Or. en

Enmienda 65

Emilian Pavel, Claudia Țapardel

Propuesta de Reglamento

Considerando 11 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 ter) *La instalación del tacógrafo digital en los vehículos matriculados contribuirá a hacer un mejor seguimiento de la aplicación de la legislación de la Unión en el sector del transporte por carretera, simplificará los controles o incluso reducirá aquellos que sean innecesarios y acortará la duración de los controles. Se prevé que la instalación de los tacógrafos digitales en los vehículos matriculados será obligatoria para finales de 2021.*

Or. en

Enmienda 66
Georges Bach

Propuesta de Reglamento
Considerando 11 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 ter) *Una Autoridad Laboral Europea podría desempeñar un cometido importante a la hora de aplicar las normas expuestas en el presente Reglamento, en particular en lo que atañe a ayudar a las autoridades nacionales a coordinar los controles, intercambiar información y mejores prácticas, y formar a los inspectores.*

Or. en

Enmienda 67
Paloma López Bermejo, Tania González Peñas, Rina Ronja Kari, Patrick Le Hyaric, João Pimenta Lopes

Propuesta de Reglamento
Considerando 11 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 ter) *Los Estados miembros pueden hacer más esfuerzos para mejorar las condiciones sanitarias y de seguridad de las zonas de estacionamiento, mejorando las instalaciones sanitarias apropiadas y el alojamiento. Para hacer más fáciles los períodos de descanso lejos del domicilio, debe existir una red adecuada de zonas de estacionamiento en la Unión.*

Or. en

Enmienda 68
Jeroen Lenaers

Propuesta de Reglamento
Considerando 11 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 ter) *Con el fin de mejorar la seguridad vial y las condiciones laborales de los conductores, el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 561/2006 debe incluir el uso de vehículos para el transporte de mercancías con una masa autorizada de menos de 3,5 toneladas.*

Or. nl

Enmienda 69
Dominique Martin, Joëlle Mélin

Propuesta de Reglamento
Considerando 11 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 quater) *A fin de garantizar unas normas adecuadas en materia de salud y*

seguridad de los conductores que no pueden llegar a su domicilio para disfrutar de un descanso semanal, se necesitan más esfuerzos para asegurar la financiación para la creación o mejora de áreas de aparcamiento seguras, instalaciones sanitarias adecuadas y alojamientos adecuados.

Or. fr

Enmienda 70
Jeroen Lenaers

Propuesta de Reglamento
Considerando 11 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 quater) A fin de garantizar unas normas adecuadas en materia de salud y seguridad de los conductores que no pueden llegar a su domicilio para disfrutar de un descanso semanal, se necesitan más esfuerzos para asegurar la financiación para la creación o mejora de áreas de aparcamiento seguras, instalaciones sanitarias adecuadas y alojamientos adecuados.

Or. nl

Enmienda 71
Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Michael Detjen, Evelyn Regner, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto, Georgi Pirinski, Rory Palmer

Propuesta de Reglamento
Considerando 11 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 quater) A fin de garantizar una aplicación efectiva cuando se realizan controles en carretera, las autoridades

competentes deben poder observar si se han respetado las normas sobre períodos de conducción y períodos de descanso el día en el que se realizan los controles y durante los cincuenta y seis días anteriores.

Or. en

Enmienda 72
Georges Bach

Propuesta de Reglamento
Considerando 11 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 quater) En su Resolución sobre la aplicación del Libro Blanco de 2011 sobre el transporte, el Parlamento Europeo analizó la creación de una Agencia Europea de Transporte por Carretera a fin de garantizar la aplicación adecuada del Derecho de la Unión y promover la homogeneización en todos los Estados miembros.

Or. en

Enmienda 73
Claude Rolin

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto -1 (nuevo)
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 2 – apartado 1 – letra a

Texto en vigor

Enmienda

a) de mercancías, *cuando la masa máxima autorizada de los vehículos, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea*

(-1) En el artículo 2, apartado 1, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) de mercancías, o»

superior a 3,5 toneladas, o

Or. fr

Enmienda 74

Paloma López Bermejo, Tania González Peñas, Rina Ronja Kari, Patrick Le Hyaric, João Pimenta Lopes

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto -1 (nuevo)

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 2 – apartado 1 – letra a

Texto en vigor

Enmienda

a) de mercancías, *cuando la masa máxima autorizada de los vehículos, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 3,5 toneladas, o*

-1) En el artículo 2, apartado 1, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) de mercancías, o»

Or. en

Enmienda 75

Jeroen Lenaers

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto -1 (nuevo)

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 2 – apartado 1 – letra a

Texto en vigor

Enmienda

a) de mercancías, *cuando la masa máxima autorizada de los vehículos, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 3,5 toneladas, o*

-1) En el artículo 2, apartado 1, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) de mercancías, o»

Or. nl

Enmienda 76

Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Michael Detjen, Evelyn Regner, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto, Rory Palmer

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto -1 (nuevo)

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 2 – apartado 1 – letra a

Texto en vigor

Enmienda

a) de mercancías, *cuando la masa máxima autorizada de los vehículos, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 3,5 toneladas*, o

-1) En el artículo 2, apartado 1, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) de mercancías, o»

Or. en

Enmienda 77

Jérôme Lavrilleux, Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Geoffroy Didier, Renaud Muselier, Franck Proust

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto -1 (nuevo)

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 2 – apartado 1 – letra a

Texto en vigor

Enmienda

a) de mercancías, *cuando la masa máxima autorizada de los vehículos, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 3,5 toneladas*, o

(-1) En el artículo 2, apartado 1, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) de mercancías *en vehículos*, o»

Or. fr

Justificación

El ámbito de aplicación del Reglamento debe ampliarse a los vehículos industriales ligeros utilizados para el transporte de mercancías (cuya peso de carga autorizado no exceda de 3,5 toneladas), a fin de garantizar una competencia leal, la seguridad vial y las condiciones de

trabajo de los conductores.

Enmienda 78

Georges Bach

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto -1 (nuevo)

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 2 – apartado 1 – letra a

Texto en vigor

Enmienda

a) de mercancías, cuando la masa máxima autorizada de los vehículos, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a **3,5** toneladas, o

-1) En el artículo 2, apartado 1, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) de mercancías, cuando la masa máxima autorizada de los vehículos, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a **2,4** toneladas, o»

Or. en

Justificación

A fin de mejorar la seguridad vial, así como las condiciones laborales de los conductores, el ámbito de aplicación del Reglamento debe ampliarse para incluir los vehículos industriales ligeros, tal y como se definen en el artículo 4, letra b bis) (nueva), utilizados para el transporte de mercancías.

Enmienda 79

Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto -1 (nuevo)

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 2 – apartado 1 – letra a bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

-1) en el artículo 2, apartado 1, se añade la letra siguiente:

«a bis) de mercancías entre dos Estados miembros, independientemente del tonelaje, o»

Enmienda 80

Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 3 – letra h

Texto de la Comisión

Enmienda

1) *En el artículo 3, la letra h) se
sustituye por el texto siguiente:*

suprimido

*«h) vehículos o conjuntos de vehículos
utilizados para el transporte no comercial
de mercancías;».*

Or. it

Enmienda 81

Jeroen Lenaers

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 3 – letra h

Texto de la Comisión

Enmienda

h) vehículos o conjuntos de vehículos
utilizados para el transporte no comercial
de mercancías;

h) vehículos o conjuntos de vehículos
*de una masa máxima autorizada no
superior a 7,5 toneladas* utilizados para el
transporte no comercial de mercancías;

Or. nl

Enmienda 82

**Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen, Evelyn
Regner, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto, Rory Palmer**

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1

Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 3 – letra h

Texto de la Comisión

«h) vehículos o conjuntos de vehículos utilizados para el transporte no comercial de mercancías;»

Enmienda

«h) vehículos o conjuntos de vehículos **de una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas** utilizados para el transporte no comercial de mercancías;»

Or. en

Enmienda 83
Dominique Martin, Joëlle Mélin

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 bis (nuevo)
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 3 – letra h bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis) En el artículo 3, se añade la letra siguiente:

«h bis) **vehículos industriales ligeros (<3,5 toneladas) utilizados para el transporte de mercancías dentro de un radio de 200 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa;**»

Or. fr

Enmienda 84
Georges Bach

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 bis (nuevo)
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 3 – letra h bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis) En el artículo 3, se inserta la letra siguiente:

«h bis) vehículos industriales ligeros de una masa máxima autorizada entre 2,4 toneladas y 3,5 toneladas utilizados para el transporte de mercancías dentro de un radio de 200 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa;»

Or. en

Justificación

El uso de vehículos industriales ligeros de una masa máxima autorizada entre 2,4 toneladas y 3,5 toneladas solo debe incluirse en el ámbito de aplicación del presente Reglamento si tales vehículos son utilizados para el transporte de mercancías fuera de un radio de 200 km alrededor del centro de explotación de la empresa. Esta excepción es necesaria para que las empresas, sobre todo las pequeñas y medianas, puedan seguir usando vehículos industriales ligeros sin tacógrafo para el transporte local y regional.

Enmienda 85 **Jeroen Lenaers**

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 bis (nuevo)
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 3 – letra h bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis) En el artículo 3, se inserta la letra siguiente:

«h bis) vehículos industriales ligeros (<3,5 toneladas) utilizados para el transporte de mercancías»;

Or. nl

Enmienda 86 **Emilian Pavel, Claudia Tapardel**

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 bis (nuevo)
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 3 – letra h bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis) En el artículo 3, se inserta la letra siguiente:

«h bis) vehículos industriales ligeros (< 3,5 toneladas) utilizados para el transporte de mercancías dentro de un radio de 400 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa;»

Or. en

Enmienda 87
Georges Bach

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 bis (nuevo)
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 4 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis) En el artículo 4, se añade la letra b bis) siguiente:

«b bis) "vehículo industrial ligero": vehículo con una masa máxima en carga autorizada entre 2,4 toneladas y 3,5 toneladas utilizado para el transporte de mercancías;»

Or. en

Enmienda 88
Dominique Martin, Joëlle Mélin

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 bis (nuevo)
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 4 – letra h – guion 2

Texto en vigor

Enmienda

1 bis) En el artículo 4, el segundo guion

de la letra h) se sustituye por el siguiente texto:

— «período de descanso semanal normal»: cualquier período de descanso de al menos 45 horas,

— «período de descanso semanal normal»: cualquier período de descanso de al menos 45 horas; *el descanso semanal normal no podrá tomarse en la cabina,*

Or. fr

Enmienda 89

Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto, Enrique Calvet Chambon

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 4 – letra r

Texto de la Comisión

«r) "transporte no comercial": todo transporte por carretera, excepto el transporte por cuenta ajena o por cuenta propia, por el que no se recibe remuneración alguna y que no genera ningún tipo de ingresos.»

Enmienda

«r) "transporte no comercial": todo transporte por carretera *de pasajeros o mercancías*, excepto el transporte por cuenta ajena o por cuenta propia, por el que no se recibe remuneración *directa o indirecta* alguna y que no genera ningún tipo de ingresos *directos o indirectos*.»

Or. en

Justificación

Se hace una mayor aclaración de la definición teniendo en cuenta los nuevos modelos empresariales.

Enmienda 90

Ivo Belet, Claude Rolin, Tom Vandenkendelaere

Propuesta de Reglamento

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

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 4 – letra r bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis) En el artículo 4, se añade la letra siguiente:

«r bis) "domicilio": la residencia registrada del conductor en un Estado miembro.»

Or. en

Enmienda 91

Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Michael Detjen, Evelyn Regner, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto, Rory Palmer

Propuesta de Reglamento

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

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 4 – letra r bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis) En el artículo 4, se añade la letra siguiente:

«r bis) "domicilio": el lugar de residencia del conductor en un Estado miembro.»

Or. en

Enmienda 92

Paloma López Bermejo, Tania González Peñas, Rina Ronja Kari, Patrick Le Hyaric, João Pimenta Lopes

Propuesta de Reglamento

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

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 4 – letra r bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis) En el artículo 4, se añade la letra siguiente:

«r bis) "domicilio": el lugar en el que se

encuentra la residencia del conductor.»

Or. en

Enmienda 93
Jeroen Lenaers

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 bis (nuevo)
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 4 – letra r bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis) En el artículo 4, se añade la letra siguiente:

«r bis) "domicilio": el lugar de residencia del conductor.».

Or. nl

Enmienda 94
Dominique Martin, Joëlle Mélin

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 bis (nuevo)
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 4 – letra r bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis) En el artículo 4, se añade la letra r bis) siguiente:

r bis) «domicilio»: la residencia habitual del conductor.

Or. fr

Enmienda 95
Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto, Enrique Calvet Chambon

Propuesta de Reglamento

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

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 6 – apartado 3

Texto en vigor

3. El tiempo total acumulado de conducción durante **dos** semanas consecutivas no será superior a **90** horas.

Enmienda

2 bis) En el artículo 6, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. El tiempo total acumulado de conducción durante **cuatro** semanas consecutivas no será superior a **180** horas.»

Or. en

Justificación

De acuerdo con la propuesta de pasar a cuatro semanas el período de referencia, se propone introducir una limitación del tiempo de conducción total acumulado a 180 horas para períodos de cuatro semanas consecutivas.

Enmienda 96

Kosma Złotowski, Czesław Hoc, Zdzisław Krasnodębski, Richard Sulik

Propuesta de Reglamento

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

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 6 – apartado 3

Texto en vigor

3. El tiempo total acumulado de conducción durante **dos** semanas consecutivas no será superior a **90** horas.

Enmienda

2 bis) En el artículo 6, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. El tiempo total acumulado de conducción durante **cuatro** semanas consecutivas no será superior a **180** horas.»

Or. en

Enmienda 97

Ádám Kósa, Andor Deli, Csaba Sógor

Propuesta de Reglamento

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

PE616.837v01-00

48/103

AM\1144455ES.docx

Texto en vigor

3. El tiempo total acumulado de conducción durante **dos** semanas consecutivas no será superior a **90** horas.

Enmienda

2 bis) En el artículo 6, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. El tiempo total acumulado de conducción durante **cuatro** semanas consecutivas no será superior a **180** horas.»

Or. en

Justificación

La modificación propuesta sobre el tiempo de descanso semanal sin una revisión de las normas sobre tiempos de conducción no puede aportar la flexibilidad necesaria; no permite el uso de normas más flexibles en la práctica.

Enmienda 98

Danuta Jazłowiecka, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Marek Plura, Krzysztof Hetman

Propuesta de Reglamento

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

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 6 – apartado 3

Texto en vigor

3. El tiempo total acumulado de conducción durante **dos** semanas consecutivas no será superior a **90** horas.

Enmienda

2 bis) En el artículo 6, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. El tiempo total acumulado de conducción durante **cuatro** semanas consecutivas no será superior a **180** horas.»

Or. pl

Justificación

Se propone introducir un período de referencia de cuatro semanas que se registra en el tacógrafo. Esto permite garantizar la continuidad del trabajo y una ejecución más eficaz de las tareas laborales así como una forma más flexible de tomar el descanso normal.

Enmienda 99

Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto, Enrique Calvet Chambon

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 6 – apartado 5 – primera frase

Texto de la Comisión

«El conductor deberá registrar como "otro trabajo" cualquier período según se describe en el artículo 4, letra e), así como cualquier período en que conduzca un vehículo utilizado para operaciones comerciales que no entren dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, y deberá registrar cualesquiera otros períodos de "disponibilidad" según 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. Este registro deberá introducirse manualmente en una hoja de registro, en una impresión o utilizando los recursos manuales de introducción de datos del aparato de control.»

Enmienda

«**Antes de empezar a conducir un vehículo usado para operaciones comerciales dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento**, el conductor deberá registrar como "otro trabajo" cualquier período según se describe en el artículo 4, letra e), así como cualquier período en que conduzca un vehículo utilizado para operaciones comerciales que no entren dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, y deberá registrar cualesquiera otros períodos de "disponibilidad" según 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, **desde su último período de descanso semanal**. Este registro deberá introducirse manualmente en una hoja de registro, en una impresión o utilizando los recursos manuales de introducción de datos del aparato de control.»

Or. en

Justificación

La propuesta introduce una solución pragmática, por la cual el conductor tiene que registrar de forma completa sus actividades antes de empezar a conducir vehículos dentro del ámbito de aplicación, de manera que al conductor le resultará más sencillo respetar este requisito. También se propone modificar la propuesta de la Comisión solicitando a los conductores que registren otros trabajos y disponibilidad solo desde el último período de descanso semanal.

Enmienda 100

Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto, Enrique Calvet Chambon

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 7 – párrafo 3

Texto de la Comisión

«Un conductor **que** participe en la conducción en equipo **podrá decidir hacer una pausa** de 45 minutos en un vehículo conducido por otro conductor, **a condición de que el conductor que haga la pausa no participe en la asistencia al conductor que conduzca el vehículo.**»

Enmienda

«**Cuando** un conductor participe en la conducción en equipo, **un período** de 45 minutos en un vehículo **en movimiento** conducido por **el** otro conductor, **se considerará que es una pausa.**»

Or. en

Enmienda 101

Georges Bach

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4 bis (nuevo)

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 7 – párrafo 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

4 bis) En el artículo 7, se añade el párrafo siguiente:

«**Para el transporte por carretera de pasajeros, el conductor podrá elegir realizar una pausa de al menos treinta minutos seguida de una pausa de al menos quince minutos, intercaladas en el período de conducción, de forma que se respeten las disposiciones del párrafo primero.**»

Or. en

Justificación

Los conductores que transportan pasajeros deben tener más flexibilidad a la hora de hacer

pausas a fin de adaptarlas a las necesidades de los pasajeros sin ampliar los tiempos de conducción o reducir los períodos de descanso y las pausas.

Enmienda 102

Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto, Enrique Calvet Chambon

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra -a (nueva)

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 5

Texto en vigor

Enmienda

5. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, en caso de ***la conducción en equipo de un vehículo, los conductores deberán haberse tomado un nuevo*** período de descanso diario de al menos 9 horas ***en el espacio de 30 horas desde el final de su período de descanso diario o semanal anterior.***

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

«5. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, en caso de ***que un conductor participe en un servicio discrecional de transporte de pasajeros, tal y como se define en el Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y el 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, podrá posponer, un máximo de dos veces por semana, el descanso diario una hora, siempre que el período de descanso diario después de invocar esta excepción sea de al menos 9 horas.***»

Or. en

Justificación

La propuesta pretende incrementar, dos veces por semana, el tiempo de trabajo del conductor a dieciséis horas, sin superar el tiempo de conducción establecido a fin de permitir a los conductores satisfacer mejor las demandas específicas del sector turístico.

Enmienda 103

Claude Rolin

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra a

Texto de la Comisión

Enmienda

a) *El párrafo primero del apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:* *suprimida*

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

a) *cuatro períodos de descanso semanal normal, o*

b) *dos períodos de descanso semanal normal de al menos 45 horas y dos períodos de descanso semanal reducido de al menos 24 horas.*

A los efectos de la letra b), los períodos de descanso semanal reducido se compensarán con un periodo de descanso equivalente tomado en una sola vez antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.»;

Or. fr

Enmienda 104

Anne Sander, Elisabeth Morin-Chartier, Jérôme Lavrilleux, Geoffroy Didier, Franck Proust, Renaud Muselier

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra a

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 6 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

a) *El párrafo primero del apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:* *suprimida*

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

a) *cuatro períodos de descanso semanal normal, o*

b) *dos períodos de descanso semanal*

normal de al menos 45 horas y dos períodos de descanso semanal reducido de al menos 24 horas.

A los efectos de la letra b), los períodos de descanso semanal reducido se compensarán con un periodo de descanso equivalente tomado en una sola vez antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.»;

Or. fr

Justificación

Las normas actuales relativas a los períodos de conducción y descanso garantizan el atractivo del sector del transporte, al mismo tiempo que aseguran un alto nivel de protección de los transportistas por carretera.

Enmienda 105

Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra a

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 6 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

a) en el apartado 6, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

suprimida

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

a) cuatro períodos de descanso semanal normal, o

b) dos períodos de descanso semanal normal de al menos 45 horas y dos períodos de descanso semanal reducido de al menos 24 horas.

A los efectos de la letra b), los períodos de descanso semanal reducido se compensarán con un periodo de descanso equivalente tomado en una sola vez antes de finalizar la tercera semana siguiente a

la semana de que se trate.»;

Or. it

Enmienda 106
Jeroen Lenaers

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra a
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 8 – apartado 6 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

a) en el apartado 6, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

suprimida

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

a) cuatro períodos de descanso semanal normal, o

b) dos períodos de descanso semanal normal de al menos 45 horas y dos períodos de descanso semanal reducido de al menos 24 horas.

A los efectos de la letra b), los períodos de descanso semanal reducido se compensarán con un periodo de descanso equivalente tomado en una sola vez antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.»;

Or. nl

Enmienda 107
Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Michael Detjen, Evelyn Regner, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto, Rory Palmer

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra a
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 8 – apartado 6 – párrafo 1

a) *en el apartado 6, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:*

suprimido

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

a) *cuatro períodos de descanso semanal normal, o*

b) *dos períodos de descanso semanal normal de al menos 45 horas y dos períodos de descanso semanal reducido de al menos 24 horas.*

A los efectos de la letra b), los períodos de descanso semanal reducido se compensarán con un periodo de descanso equivalente tomado en una sola vez antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.»

Or. en

Enmienda 108

Paloma López Bermejo, Tania González Peñas, Rina Ronja Kari, Patrick Le Hyaric, João Pimenta Lopes

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra a
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 8 – apartado 6 – párrafo 1

a) *en el apartado 6, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:*

suprimido

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

a) *cuatro períodos de descanso semanal normal, o*

b) *dos períodos de descanso semanal normal de al menos 45 horas y dos períodos de descanso semanal reducido de*

al menos 24 horas.

A los efectos de la letra b), los períodos de descanso semanal reducido se compensarán con un periodo de descanso equivalente tomado en una sola vez antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.»

Or. en

Justificación

Las nuevas normas propuestas para ampliar el período de referencia para el cálculo del tiempo de conducción y de descanso de dos a cuatro semanas perjudicarán a los conductores. Esto puede derivar en la práctica en una concentración del tiempo de conducción en las tres primeras semanas del mes, dejando para el final del mes el descanso semanal. Estos hechos repercutirán de manera negativa sobre el equilibrio entre la vida profesional y la vida privada de los conductores y sus niveles de fatiga, así como sobre la seguridad vial.

Enmienda 109

Dominique Martin, Joëlle Mélin

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra a
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 8 – apartado 6 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

a) El párrafo primero del apartado 6 se sustituye por el texto siguiente: **suprimida**

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

a) cuatro períodos de descanso semanal normal, o

b) dos períodos de descanso semanal normal de al menos 45 horas y dos períodos de descanso semanal reducido de al menos 24 horas.

A los efectos de la letra b), los períodos de descanso semanal reducido se compensarán con un periodo de descanso equivalente tomado en una sola vez antes

de finalizar la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.»;

Or. fr

Enmienda 110

Kosma Złotowski, Czesław Hoc, Zdzisław Krasnodębski, Richard Sulík

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra a

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 6 – párrafo 1 – letra a

Texto de la Comisión

a) cuatro períodos de descanso semanal normal, *o*

Enmienda

a) cuatro períodos de descanso semanal normal;

Or. en

Enmienda 111

Danuta Jazłowiecka, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Marek Plura, Krzysztof Hetman

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra a

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 6 – párrafo 1 – letra b

Texto de la Comisión

b) dos períodos de descanso semanal normal de al menos 45 horas y dos períodos de descanso semanal reducido de al menos 24 horas.

Enmienda

b) dos períodos de descanso semanal normal de al menos 45 horas y dos períodos de descanso semanal reducido de al menos 24 horas, *o*;

Or. pl

Enmienda 112

Ádám Kósa, Andor Deli, Csaba Sógor

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra a

Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 8 – apartado 6 – párrafo 1 – letra b

Texto de la Comisión

b) dos períodos de descanso semanal normal de al menos 45 horas y dos períodos de descanso semanal reducido de al menos 24 horas.

Enmienda

b) dos períodos de descanso semanal normal de al menos 45 horas y dos períodos de descanso semanal reducido de al menos 24 horas; **o**

Or. en

Enmienda 113

Kosma Zlotowski, Czesław Hoc, Zdzisław Krasnodębski, Richard Sulík

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra a
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 8 – apartado 6 – párrafo 1 – letra b

Texto de la Comisión

b) dos períodos de descanso semanal normal de al menos 45 horas y dos períodos de descanso semanal reducido de al menos 24 horas.

Enmienda

b) dos períodos de descanso semanal normal de al menos 45 horas y dos períodos de descanso semanal reducido de al menos 24 horas; **o**

Or. en

Enmienda 114

Emilian Pavel, Claudia Tapardel

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra a
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 8 – apartado 6 – párrafo 1 – letra b

Texto de la Comisión

b) **dos períodos** de descanso semanal normal de al menos 45 horas y **dos** períodos de descanso semanal reducido de al menos 24 horas.

Enmienda

b) **un período** de descanso semanal normal de al menos 45 horas y **tres** períodos de descanso semanal reducido de al menos 24 horas.

Or. en

Enmienda 115

Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto, Enrique Calvet Chambon

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra a

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 6 – párrafo 1 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) un período de descanso semanal normal de al menos 45 horas y tres períodos de descanso reducidos de al menos 24 horas.

Si se toma un período de descanso semanal reducido, el conductor debe disfrutar de la diferencia entre el período de descanso disfrutado y 45 horas, en un único bloque, al finalizar la cuarta semana siguiente a la semana en la que termina el período de descanso reducido.

Or. en

Justificación

La propuesta tiene como fin mejorar la aplicabilidad y ofrecer opciones adicionales a los operadores para planificar la operación de transporte mejor y para que los conductores hagan un uso más flexible de las compensaciones en favor de un mejor equilibrio entre la vida profesional y la vida privada.

Enmienda 116

Danuta Jazłowiecka, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Marek Plura, Krzysztof Hetman

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra a

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 6 – párrafo 1 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) un período de descanso semanal normal de al menos 45 horas y tres períodos de descanso reducido de al

menos 24 horas.

Or. pl

Justificación

Se propone introducir un período de referencia de cuatro semanas que se registra en el tacógrafo. Esto permite garantizar la continuidad del trabajo y una ejecución más eficaz de las tareas laborales así como la posibilidad de disfrutar de un descanso prolongado normal en el sitio indicado por el conductor.

Enmienda 117

Kosma Złotowski, Czesław Hoc, Zdzisław Krasnodębski, Richard Sulik

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra a

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 6 – párrafo 1 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) un período de descanso semanal normal de al menos 45 horas y tres períodos de descanso semanal reducido de al menos 24 horas.

Or. en

Enmienda 118

Ádám Kósa, Andor Deli, Csaba Sógor

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra a

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 6 – párrafo 1 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) un período de descanso semanal normal de al menos 45 horas y tres períodos de descanso reducido de al menos 24 horas.

Or. en

Enmienda 119

Kosma Złotowski, Czesław Hoc, Zdzisław Krasnodębski, Richard Sulík

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra a

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 6 – párrafo 2

Texto de la Comisión

A los efectos de **la letra b)**, los períodos de descanso semanal reducido se compensarán con un **período** de descanso equivalente tomado en una sola vez antes de finalizar la **tercera** semana siguiente a la semana de que se trate.

Enmienda

A los efectos de **las letras b) y b bis)**, los períodos de descanso semanal reducido se compensarán con un **período** de descanso equivalente tomado en una sola vez antes de finalizar la **cuarta** semana siguiente a la semana de que se trate.

Or. en

Enmienda 120

Danuta Jazłowiecka, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Marek Plura, Krzysztof Hetman

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra a

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 6 – párrafo 2

Texto de la Comisión

A los efectos de **la letra b)**, los períodos de descanso semanal reducido se compensarán con un **período** de descanso equivalente tomado en una sola vez antes de finalizar la **tercera** semana siguiente a la semana de que se trate.»;

Enmienda

A los efectos de **las letras b) y b bis)**, los períodos de descanso semanal reducido se compensarán con un **período** de descanso equivalente tomado en una sola vez antes de finalizar la **cuarta** semana siguiente a la semana de que se trate.»;

Or. pl

Enmienda 121

Ádám Kósa, Andor Deli, Csaba Sógor

Propuesta de Reglamento

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

Texto de la Comisión

Enmienda

a bis) en el apartado 6, se añade el párrafo siguiente:

«Si se toma un período de descanso semanal reducido, el conductor debe disfrutar de la diferencia entre el período de descanso disfrutado y 45 horas, en un único bloque, al finalizar la cuarta semana siguiente a la semana en la que termina el período de descanso reducido.»

Or. en

Enmienda 122

Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto, Enrique Calvet Chambon

Propuesta de Reglamento

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

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 6 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

a bis) Se inserta el apartado siguiente:

«6 ter. Los conductores que participen en servicios discrecionales de transporte de pasajeros pueden prescindir del requisito de hacer un descanso de 24 horas durante una semana dada siempre que trabajen un máximo de doce períodos de 24 horas y que este bloque de períodos de trabajo esté precedido, y seguido, de un descanso semanal normal. En caso de que la conducción se efectúe durante el período comprendido entre las 22:00 y las 6:00 horas, el vehículo debe estar conducido por varios conductores o el período de conducción a que hace referencia el artículo 7 debe reducirse a tres horas.»

Or. en

Justificación

La enmienda propuesta permitiría a las empresas hacer un uso mucho mejor y más eficaz de esta flexibilidad fundamental relacionada con el turismo.

Enmienda 123

Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto, Enrique Calvet Chambon

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra b

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 7

Texto de la Comisión

«7. Los **períodos de descanso** tomados como compensación por un período de descanso semanal reducido deberán **preceder o seguir inmediatamente a un** período de descanso semanal normal de al menos **45** horas.»

Enmienda

«7. Los **descansos** tomados como compensación por un período de descanso semanal reducido deberán **unirse con otro** período de descanso semanal normal de al menos **nueve** horas.»

Or. en

Justificación

La enmienda tiene por fin mantener la redacción vigente del Reglamento (CE) n.º 561/2006, que ofrece flexibilidad para juntar la compensación con el descanso semanal reducido y el diario.

Enmienda 124

Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Michael Detjen, Evelyn Regner, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto, Georgi Pirinski, Rory Palmer

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra b

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 7

Texto de la Comisión

«7. Los períodos de descanso tomados como compensación por un período de descanso semanal reducido deberán

Enmienda

«7. Los períodos de descanso tomados como compensación por un período de descanso semanal reducido deberán

preceder o seguir inmediatamente a un período de descanso semanal normal de al menos 45 horas.»

tomarse antes o como una ampliación de un período de descanso semanal normal de al menos 45 horas como un período de descanso continuo.»

Or. en

Enmienda 125
Robert Rochefort

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra b bis (nueva)Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 8

Texto en vigor

Enmienda

8. Cuando el conductor elija hacerlo, los períodos de descanso diarios y *los períodos de descanso semanales reducidos* tomados fuera del centro de explotación de la empresa podrán efectuarse en el vehículo siempre y cuando éste vaya adecuadamente equipado para el descanso de cada uno de los conductores y esté estacionado.

b bis) el apartado 8 se sustituye por el texto siguiente:

«8. Cuando el conductor elija hacerlo, los períodos de descanso diarios tomados fuera del centro de explotación de la empresa podrán efectuarse en el vehículo siempre y cuando este vaya adecuadamente equipado para el descanso de cada uno de los conductores y esté estacionado.».

Or. fr

Enmienda 126
Verónica Lope Fontagné

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 8 bis

Texto de la Comisión

Enmienda

8 bis. Los períodos de descanso semanal normal y cualquier descanso semanal de más de 45 horas que se tomen en compensación por períodos de descanso semanal reducido previos no podrán tomarse en un vehículo. Habrán de

suprimido

tomarse en un alojamiento apropiado que disponga de instalaciones sanitarias y para el descanso adecuadas:

- a) proporcionadas o pagadas por el empresario, o*
- b) en el domicilio o en otro lugar privado elegido por el conductor.*

Or. es

Enmienda 127

Ádám Kósa, Andor Deli, Csaba Sógor

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 8 – apartado 8 bis

Texto de la Comisión

Enmienda

8 bis. Los períodos de descanso semanal normal y cualquier descanso semanal de más de 45 horas que se tomen en compensación por períodos de descanso semanal reducido previos no podrán tomarse en un vehículo. Habrán de tomarse en un alojamiento apropiado que disponga de instalaciones sanitarias y para el descanso adecuadas:

suprimido

- a) proporcionadas o pagadas por el empresario, o*
- b) en el domicilio o en otro lugar privado elegido por el conductor.*

Or. en

Justificación

La propuesta de la Comisión no tiene en cuenta que la aplicación de las normas propuestas sobre pasar las 45 horas del descanso semanal en la cabina de los vehículos se ve obstaculizada por la falta de aparcamientos y alojamientos seguros, adecuados y fiables en las carreteras europeas. Necesitamos definir qué significa «alojamiento apropiado que disponga de instalaciones sanitarias y para el descanso adecuadas» dado que, de acuerdo con la base de datos IRU TRANSPARK, hay 352 aparcamientos para camiones en Alemania,

de los cuales solo trece son seguros y ofrecen alojamiento.

Enmienda 128

Danuta Jazłowiecka, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Marek Plura, Krzysztof Hetman

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 8 bis – parte introductoria

Texto de la Comisión

8 bis. Los períodos de descanso semanal normal y cualquier descanso semanal de más de 45 horas que se tomen en compensación por períodos de descanso semanal reducido previos **no** podrán tomarse en un vehículo. Habrán de tomarse en un alojamiento apropiado que disponga de instalaciones sanitarias y para el descanso adecuadas:

Enmienda

8 bis. Los períodos de descanso semanal normal y cualquier descanso semanal de más de 45 horas que se tomen en compensación por períodos de descanso semanal reducido previos podrán tomarse en un vehículo ***siempre cuando este disponga de instalaciones apropiadas para dormir en un aparcamiento seguro y adecuadamente equipado, si es posible.*** ***En caso contrario, los descansos*** habrán de tomarse en un alojamiento apropiado que disponga de instalaciones sanitarias y para el descanso adecuadas.

La Comisión Europea debe apoyar y animar a los Estados miembros en la construcción de aparcamientos seguros y adecuadamente adaptados. Dos años después de la entrada en vigor del Reglamento, la Comisión Europea deberá preparar un informe sobre la calidad y la densidad de las plazas de aparcamientos en los Estados miembros. Si la Comisión estima que el estado y el número de las plazas de aparcamiento cumplen los requisitos del transporte internacional europeo, deberá presentar propuestas de cambios legislativos que aborden la posibilidad de tomar el descanso en la cabina.

Or. pl

Justificación

En la Unión siguen faltando plazas de aparcamiento. Muchas veces dormir en una cabina bien equipada es para el conductor una solución mejor que dejar el vehículo y la carga en un sitio sin seguridad y trasladarse a un hotel de dudosa calidad. Es necesario apoyar a los Estados miembros en las inversiones en plazas de aparcamiento seguras y adecuadamente adaptadas.

Enmienda 129

Anne Sander, Elisabeth Morin-Chartier, Jérôme Lavrilleux, Geoffroy Didier, Franck Proust, Renaud Muselier

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 8 bis – parte introductoria

Texto de la Comisión

8 bis. **Los períodos** de descanso semanal normal **y cualquier descanso semanal de más de 45 horas que se tomen en compensación por períodos de descanso semanal reducido previos no podrán** tomarse en un vehículo. **Habrán de** tomarse, por el contrario, en un alojamiento apropiado que disponga de instalaciones sanitarias y para el descanso adecuadas.

Enmienda

8 bis. **El período** de descanso semanal normal **no podrá** tomarse **en ningún caso** en un vehículo. **Deberá** tomarse, por el contrario, en un alojamiento apropiado, **fuera de la cabina**, que disponga de **un área de aparcamiento segura e** instalaciones sanitarias y para el descanso adecuadas.

Or. fr

Enmienda 130

Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 8 bis – parte introductoria

Texto de la Comisión

8 bis. Los períodos de descanso semanal normal, los periodos de descanso semanal reducido y cualquier descanso semanal de

Enmienda

8 bis. Los períodos de descanso semanal normal, los periodos de descanso semanal reducido y cualquier descanso semanal de

más de 45 horas que se tomen en compensación por períodos de descanso semanal reducido previos no podrán tomarse en un vehículo. Habrán de tomarse, por el contrario, en un alojamiento apropiado que disponga de instalaciones sanitarias y para el descanso *adecuadas*.

más de 45 horas que se tomen en compensación por períodos de descanso semanal reducido previos no podrán tomarse en un vehículo. Habrán de tomarse, por el contrario, en un alojamiento apropiado que disponga de instalaciones sanitarias y para el descanso *óptimo del conductor*.

Or. it

Enmienda 131

Emilian Pavel, Claudia Tapardel

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 8 bis – parte introductoria

Texto de la Comisión

8 bis. Los períodos de descanso semanal normal y cualquier descanso semanal de más de 45 horas que se tomen en compensación por períodos de descanso semanal reducido previos no podrán tomarse en un vehículo. Habrán de tomarse en un alojamiento apropiado que disponga de instalaciones sanitarias y para el descanso adecuadas:

Enmienda

8 bis. Los períodos de descanso semanal normal y cualquier descanso semanal de más de 45 horas que se tomen en compensación por períodos de descanso semanal reducido previos no podrán tomarse en un vehículo. Habrán de tomarse en un alojamiento apropiado **y apto para ambos sexos** que disponga de instalaciones sanitarias y para el descanso adecuadas:

Or. en

Enmienda 132

Robert Rochefort

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 8 bis – parte introductoria

Texto de la Comisión

8 bis. Los períodos de descanso semanal normal y cualquier descanso semanal de

Enmienda

8 bis. Los períodos de descanso semanal normal **y reducido** y cualquier descanso

más de 45 horas que se tomen en compensación por períodos de descanso semanal reducido previos no podrán tomarse en un vehículo. Habrán de tomarse, por el contrario, en un alojamiento apropiado que disponga de instalaciones sanitarias y para el descanso adecuadas.

semanal de más de 45 horas que se tomen en compensación por períodos de descanso semanal reducido previos no podrán tomarse en un vehículo. Habrán de tomarse, por el contrario, en un alojamiento apropiado que disponga de instalaciones sanitarias y para el descanso adecuadas.

Or. fr

Enmienda 133

Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Michael Detjen, Evelyn Regner, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto, Georgi Pirinski, Rory Palmer

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 8 bis – parte introductoria

Texto de la Comisión

8 bis. Los períodos de descanso semanal normal y cualquier descanso semanal de más de 45 horas que se tomen en compensación por períodos de descanso semanal reducido previos no podrán tomarse en un vehículo. Habrán de tomarse en un alojamiento apropiado que disponga de instalaciones sanitarias y para el descanso adecuadas:

Enmienda

8 bis. Los períodos de descanso semanal normal y cualquier descanso semanal de más de 45 horas que se tomen en compensación por períodos de descanso semanal reducido previos no podrán tomarse en un vehículo. Habrán de tomarse en un alojamiento apropiado que disponga de instalaciones sanitarias y para el descanso *privadas* y adecuadas:

Or. en

Enmienda 134

Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto, Enrique Calvet Chambon

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 8 bis – letra a

Texto de la Comisión

a) *proporcionadas o pagadas por el empresario, o*

Enmienda

a) *podrán tomarse en un vehículo, siempre que el vehículo tenga instalaciones para el descanso adecuadas para cada conductor y que el vehículo esté estacionado en una instalación de descanso adecuada, que tenga instalaciones sanitarias mínimamente adecuadas, como duchas o aseos;*

Or. en

Enmienda 135

Danuta Jazłowiecka, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Marek Plura, Krzysztof Hetman

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 8 bis – letra b

Texto de la Comisión

b) *en el domicilio o* en otro lugar *privado* elegido por el conductor.

Enmienda

b) en otro lugar elegido por el conductor.

Or. pl

Justificación

El conductor no deberá ser obligado a regresar a casa. Debería tener la libertad de elección del lugar en el que toma el descanso.

Enmienda 136

Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto, Enrique Calvet Chambon

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 8 bis – letra b

Texto de la Comisión

b) *en el domicilio* o en otro lugar

Enmienda

b) o en otro lugar privado elegido por

privado elegido por el conductor.

el conductor;

Or. en

Enmienda 137

Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 8 bis – letra b

Texto de la Comisión

b) en el domicilio o en otro lugar privado elegido por *el conductor*.

Enmienda

b) en el domicilio *del conductor* o en otro lugar privado elegido por *este*.

Or. it

Enmienda 138

Georges Bach

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 8 ter

Texto de la Comisión

8 ter. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan disfrutar *al menos de un período de descanso semanal normal o* un descanso semanal de más de 45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido en el domicilio *dentro de cada* período de *tres semanas consecutivas*.

Enmienda

8 ter. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan disfrutar *de* un descanso semanal de más de 45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido en el domicilio *o en otro lugar privado elegido por el conductor. El trabajo del conductor se organizará de manera que el tiempo utilizado en viajar al domicilio no reduzca el descanso semanal del conductor.*

El conductor informará a la empresa de transporte a más tardar un mes antes de dicho período de descanso en caso de que lo vaya a tomar en un lugar distinto de su domicilio. Cuando un conductor decida

tomar dicho período de descanso en su domicilio, la empresa de transporte le facilitará los medios necesarios para regresar a él.

Or. en

Enmienda 139

Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen, Evelyn Regner, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto, Georgi Pirinski, Rory Palmer

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 8 ter

Texto de la Comisión

8 ter. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan disfrutar ***al menos de un período de descanso semanal normal o un*** descanso semanal de más de 45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido en el domicilio dentro de cada período de tres semanas consecutivas.

Enmienda

8 ter. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan disfrutar ***de cualquier*** descanso semanal de más de 45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido en el domicilio ***o en otro lugar privado elegido por el conductor. Cuando los conductores no hayan tomado descansos semanales de más de 45 horas como compensación por un descanso semanal reducido, los conductores podrán disfrutar de al menos un período de descanso semanal normal en el domicilio o en otro lugar privado elegido por el conductor*** dentro de cada período de tres semanas consecutivas. ***Los desplazamientos de los conductores hacia y desde el domicilio estarán proporcionados o pagados por el empresario, y se compensará de manera análoga al conductor cuando se elija otro lugar privado. El tiempo utilizado en viajar hacia y desde el domicilio, o bien hacia o desde un lugar privado, no se puede considerar como un descanso.***

Or. en

Enmienda 140

Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 8 ter

Texto de la Comisión

8 ter Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan disfrutar al menos de un período de descanso semanal normal o un descanso semanal de más de 45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido en el domicilio dentro de cada período de *tres* semanas consecutivas.

Enmienda

8 ter Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan disfrutar al menos de un período de descanso semanal normal o un descanso semanal de más de 45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido en el domicilio *o en otro lugar elegido por el conductor* dentro de cada período de *dos* semanas consecutivas. *El conductor informará a la empresa de transporte a más tardar un mes antes de dicho periodo de descanso en caso de que lo vaya a tomar en un lugar distinto de su domicilio. Cuando un conductor decida tomar dicho periodo de descanso en su domicilio, la empresa de transporte le facilitará los medios necesario para regresar a él.*

Or. it

Enmienda 141

Danuta Jazłowiecka, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Marek Plura, Krzysztof Hetman

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 8 ter

Texto de la Comisión

8 ter. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan disfrutar al

Enmienda

8 ter. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan disfrutar al

menos de un período de descanso semanal normal o un descanso semanal de más de 45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido en el *domicilio* dentro de cada período de tres semanas consecutivas.

menos de un período de descanso semanal normal o un descanso semanal de más de 45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido en el *lugar de residencia del conductor* dentro de cada período de tres semanas consecutivas.

El hecho de tomar el descanso semanal normal y el descanso semanal de al menos 45 horas en compensación por el anteriormente período de descanso reducido en otro lugar elegido por el conductor se confirma por la declaración del conductor. El modelo de la declaración será definido por la Comisión.

Or. pl

Justificación

El conductor debería tener la libertad de elección del lugar en el que toma el descanso semanal.

Enmienda 142 Claude Rolin

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 8 – apartado 8 ter

Texto de la Comisión

8 ter. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan disfrutar ***al menos*** de un período de descanso semanal ***normal o un descanso semanal*** de más de 45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido en el domicilio ***dentro de cada período de tres semanas consecutivas.***

Enmienda

8 ter. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan disfrutar de un período de descanso semanal de más de 45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido en el domicilio.

Or. fr

Enmienda 143
Dominique Martin, Joëlle Mélin

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 8 – apartado 8 ter

Texto de la Comisión

8 ter. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan disfrutar **al menos de un período de descanso semanal normal o** un descanso semanal de más de 45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido en el domicilio **dentro de cada período de tres semanas consecutivas.**

Enmienda

8 ter. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan disfrutar de un período de descanso semanal de más de 45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido en el domicilio.

Or. fr

Enmienda 144
Ádám Kósa, Andor Deli, Csaba Sógor

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 8 – apartado 8 ter

Texto de la Comisión

8 ter. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan disfrutar al menos de un período de descanso semanal normal o un descanso semanal de más de 45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido en el **domicilio** dentro de cada período de **tres** semanas consecutivas.

Enmienda

8 ter. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan disfrutar al menos de un período de descanso semanal normal o un descanso semanal de más de 45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido en el **país en el que esté establecida la empresa** dentro de cada período de **cuatro** semanas consecutivas.

Or. en

Enmienda 145

Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto, Enrique Calvet Chambon

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 8 ter

Texto de la Comisión

8 ter. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan disfrutar al menos de un período de descanso semanal normal o un descanso semanal de más de 45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido en el **domicilio** dentro de cada período de **tres** semanas consecutivas.

Enmienda

8 ter. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan disfrutar al menos de un período de descanso semanal normal o un descanso semanal de más de 45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido en el **país en el que esté establecida la empresa**, dentro de cada período de **cuatro** semanas consecutivas.

Or. en

Justificación

Se propone sustituir el término «domicilio» por «el país en el que esté establecida la empresa» a fin de garantizar la claridad jurídica y la aplicabilidad, con la realización de controles en las instalaciones de las empresas. Al ampliar el período de referencia a cuatro semanas, la propuesta tiene como fin introducir un verdadero período de referencia de cuatro semanas.

Enmienda 146

Kosma Złotowski, Czesław Hoc, Zdzisław Krasnodębski, Richard Sulík

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 8 ter

Texto de la Comisión

8 ter. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan disfrutar al menos de un período de descanso semanal normal o un descanso semanal de más de

Enmienda

8 ter. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan disfrutar al menos de un período de descanso semanal normal o un descanso semanal de más de

45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido en el domicilio dentro de cada período de *tres* semanas consecutivas.

45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido en el domicilio dentro de cada período de *seis* semanas consecutivas.

Or. en

Enmienda 147

Anne Sander, Elisabeth Morin-Chartier, Jérôme Lavrilleux, Geoffroy Didier, Franck Proust, Renaud Muselier

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 8 ter

Texto de la Comisión

8 ter. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan disfrutar al menos de un período de descanso semanal normal o un descanso semanal de más de 45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido en el domicilio dentro de cada período de *tres* semanas consecutivas.

Enmienda

8 ter. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan disfrutar al menos de un período de descanso semanal normal o un descanso semanal de más de 45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido en el domicilio dentro de cada período de *dos* semanas consecutivas.

Or. fr

Justificación

Para garantizar a los conductores unas buenas condiciones de trabajo y evitar también el riesgo de fatiga y la inseguridad en la carretera, los conductores deben poder tomarse un descanso semanal normal o de más de 45 horas como compensación por un descanso semanal reducido, cada dos semanas. Es el plazo razonable que contempla la legislación en vigor.

Enmienda 148

Jeroen Lenaers

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c

Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 8 – apartado 8 ter

Texto de la Comisión

8 ter. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan disfrutar **al menos** de un período de **descanso semanal normal o un** descanso semanal de más de 45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido en el domicilio **dentro de cada período de tres semanas consecutivas**.».

Enmienda

8 ter. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan disfrutar de un período de descanso semanal de más de 45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido en el domicilio **o en otro lugar privado de la elección del conductor**.».

Or. nl

Enmienda 149

Paloma López Bermejo, Tania González Peñas, Rina Ronja Kari, Patrick Le Hyaric, João Pimenta Lopes

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 8 ter

Texto de la Comisión

8 ter. Las empresas de transporte **organizarán** el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan disfrutar al menos de **un período de descanso semanal normal o** un descanso semanal de más de 45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido en el domicilio **dentro de cada período de tres semanas consecutivas**.

Enmienda

8 ter. Las empresas de transporte **son responsables de organizar** el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan disfrutar al menos de un descanso semanal de más de 45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido en el domicilio **o en otro lugar elegido por el conductor**.

Or. en

Enmienda 150

Emilian Pavel, Claudia Tapardel

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c

Texto de la Comisión

8 ter. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan disfrutar al menos de un período de descanso semanal normal o un descanso semanal de más de 45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido en el domicilio dentro de cada período de tres semanas consecutivas.

Enmienda

8 ter. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan disfrutar al menos de un período de descanso semanal normal o un descanso semanal de más de 45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido en el domicilio ***o en otro lugar privado elegido por el conductor*** dentro de cada período de tres semanas consecutivas.

Or. en

Enmienda 151

Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin

Propuesta de Reglamento

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

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 8 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) En el artículo 8 se inserta el apartado siguiente:

«8 quater) El apartado 8 bis del presente artículo no se aplicará cuando los períodos de descanso semanal normal, los periodos de descanso semanal reducido y cualquier descanso semanal de más de 45 horas que se tomen en compensación por períodos de descanso semanal reducido previos se disfruten en zonas equipadas certificadas, cuyos requisitos serán definidos por la Comisión mediante actos delegados, a condición de que el vehículo esté estacionado y vaya equipado adecuadamente para el descanso de cada uno de los conductores.

Dichos actos delegados deberán incluir las características de las zonas equipadas

certificadas, que permitan un descanso óptimo a los conductores y, al mismo tiempo, garanticen la seguridad de los vehículos y de la mercancía transportada.».

Or. it

Enmienda 152

Ádám Kósa, Andor Deli, Csaba Sógor

Propuesta de Reglamento

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

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 8 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) se añade el apartado siguiente:

«8 quater. Los períodos de descanso diarios y semanales (tanto normales como reducidos) tomados fuera del centro de explotación de la empresa podrán efectuarse en el vehículo siempre y cuando este vaya adecuadamente equipado para el descanso de cada uno de los conductores y esté estacionado.»

Or. en

Enmienda 153

Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto, Enrique Calvet Chambon, Robert Rochefort

Propuesta de Reglamento

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

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 8 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) se añade el apartado siguiente:

«8 quater. Los Estados miembros emitirán un informe anual dirigido a la

Comisión sobre la disponibilidad de instalaciones de descanso adecuadas para los conductores y de instalaciones de aparcamiento seguras en su territorio nacional, a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento. A través de actos de ejecución, la Comisión establecerá una norma común para la elaboración de informes por parte de los Estados miembros.»

Or. en

Enmienda 154

Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto, Enrique Calvet Chambon

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c ter (nueva)

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 9 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

c ter) se añade el siguiente apartado:

«9 bis. No obstante lo dispuesto en los apartados 6, 7 y 8 ter, los conductores que participen en servicios discrecionales de transporte de pasajeros tomarán un descanso semanal medio de 45 horas por semana, calculado en base a un período de referencia de hasta trece semanas. Todas las semanas, habrá de tomarse un período de descanso semanal de al menos 24 horas. Cuando se invoque la excepción, dentro del período de referencia de trece semanas, el tiempo de conducción total de los conductores para cualquier período de cuatro semanas no podrá superar las 160 horas.»

Or. en

Justificación

La flexibilidad que se propone permitiría a las empresas proporcionar un servicio uniforme a los clientes a la vez que se evitarían alteraciones innecesarias de los itinerarios en la

actividad turística.

Enmienda 155

Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto, Enrique Calvet Chambon

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 9 – apartado 1

Texto de la Comisión

«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 se podrá interrumpir dos veces como máximo para llevar a cabo otras actividades que no excedan en total de una hora. Durante el período de descanso diario normal o el período de descanso semanal **reducido**, el conductor deberá tener acceso a una cama o litera que esté a su disposición.»

Enmienda

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

Or. en

Justificación

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

Enmienda 156

Paloma López Bermejo, Tania González Peñas, Rina Ronja Kari, Patrick Le Hyaric, João Pimenta Lopes

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6 bis (nuevo)

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 10 – apartado 1

Texto en vigor

1. Las empresas de transporte no remunerarán a los conductores asalariados o que estén a su servicio, incluso mediante concesión de primas o incrementos salariales, en función de las distancias recorridas o del volumen de las mercancías transportadas, ***si dichas remuneraciones fueran de tal naturaleza que pudiesen comprometer la seguridad en carretera y/o fomentar las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento.***

Enmienda

6 bis) 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, incluso mediante concesión de primas o incrementos salariales, en función de las distancias recorridas o del volumen de las mercancías transportadas.»

Or. en

Enmienda 157

Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Michael Detjen, Evelyn Regner, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto, Rory Palmer

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6 bis (nuevo)

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 10 – apartado 1

Texto en vigor

1. Las empresas de transporte no remunerarán a los conductores asalariados o que estén a su servicio, incluso mediante concesión de primas o incrementos salariales, en función de las distancias recorridas o del volumen de las mercancías transportadas, ***si dichas remuneraciones fueran de tal naturaleza que pudiesen comprometer la seguridad en carretera y/o fomentar las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento.***

Enmienda

6 bis) 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, incluso mediante concesión de primas o incrementos salariales, en función de ***la entrega rápida,*** de las distancias recorridas o del volumen de las mercancías transportadas.»

Or. en

Enmienda 158
Jeroen Lenaers

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6 bis (nuevo)
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 10 – apartado 1

Texto en vigor

1. Las empresas de transporte no remunerarán a los conductores asalariados o que estén a su servicio, incluso mediante concesión de primas o incrementos salariales, en función de las distancias recorridas o del volumen de las mercancías transportadas, ***si dichas remuneraciones fueran de tal naturaleza que pudiesen comprometer la seguridad en carretera y/o fomentar las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento.***

Enmienda

6 bis) 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, incluso mediante concesión de primas o incrementos salariales, en función de las distancias recorridas o del volumen de las mercancías transportadas.»

Or. nl

(<http://eur-lex.europa.eu/legal->

Enmienda 159
Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6 bis (nuevo)
Reglamento (CE) n.º 561/2006
Artículo 10 – apartado 1

Texto en vigor

1. Las empresas de transporte no remunerarán a los conductores asalariados o que estén a su servicio, incluso mediante concesión de primas o incrementos salariales, en función de las distancias

Enmienda

6 bis) 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, incluso mediante concesión de primas o incrementos salariales, en función de las distancias

recorridas o del volumen de las mercancías transportadas, *si dichas remuneraciones fueran de tal naturaleza que pudiesen comprometer la seguridad en carretera y/o fomentar las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento.*

recorridas o del volumen de las mercancías transportadas.».

Or. it

Enmienda 160

Dominique Martin, Joëlle Mélin

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6 bis (nuevo)

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 10 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

6 bis) En el artículo 10, se añade el apartado siguiente:

1 bis. Los Estados miembros establecerán sanciones proporcionadas y disuasorias para las empresas que incumplan el apartado 1.

Or. fr

Enmienda 161

Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto, Enrique Calvet Chambon

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 12 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Enmienda

«Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera, el conductor podrá apartarse de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 2, y en el artículo 8, apartado 6, párrafo segundo, para poder llegar a un alojamiento apropiado, según lo dispuesto en el artículo 8, apartado 8 bis, para tomar

«Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera, el conductor podrá apartarse de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 2, y en el artículo 8, apartado 6, párrafo segundo, para poder llegar a un alojamiento apropiado, según lo dispuesto en el artículo 8, apartado 8 bis, para tomar

en él el período de descanso diario o semanal. Esa excepción no deberá traducirse en un rebasamiento de los tiempos de conducción diaria o semanal ni en un acortamiento de los períodos de descanso diario o semanal. El conductor deberá señalar manualmente el motivo de la excepción en la hoja de registro del aparato de control o en una impresión del aparato de control o en el registro de servicio, a más tardar, al llegar al alojamiento apropiado.»

en él el período de descanso diario o semanal. Esa excepción no deberá traducirse en un rebasamiento de los tiempos de conducción diaria o semanal ni en un acortamiento de los períodos de descanso diario o semanal. ***No obstante, el tiempo de conducción diario se puede ampliar en dos horas cuando al período de conducción le siga inmediatamente un período de descanso de 45 horas consecutivas como mínimo. Dichas ampliaciones del tiempo de conducción diario deben estar dentro del límite del tiempo de conducción acumulado máximo.*** El conductor deberá señalar manualmente el motivo de la excepción en la hoja de registro del aparato de control o en una impresión del aparato de control o en el registro de servicio, a más tardar, al llegar al alojamiento apropiado.»

Or. en

Justificación

La propuesta tiene como fin introducir una ampliación limitada y claramente descrita del tiempo de conducción diario para conductores que transporten pasajeros (turistas) y mercancías a fin de que puedan llegar a un alojamiento adecuado, sin superar el tiempo de conducción máximo semanal y acumulado autorizado aplicable en toda la Unión. Esto permitiría a los conductores llegar a su domicilio o, en el caso del transporte de turistas, llevar a los turistas al hotel.

Enmienda 162

Paloma López Bermejo, Tania González Peñas, Rina Ronja Kari, Patrick Le Hyaric, João Pimenta Lopes

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 12 – párrafo 2

Texto de la Comisión

«Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera, el conductor podrá apartarse de lo dispuesto en el artículo 8,

Enmienda

«El conductor podrá apartarse de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 2, y en el artículo 8, apartado 6, párrafo segundo,

apartado 2, y en el artículo 8, apartado 6, párrafo segundo, para poder llegar a un alojamiento apropiado, según lo dispuesto en el artículo 8, apartado 8 bis, para tomar en él el período de descanso diario o semanal. Esa excepción no deberá traducirse en un rebasamiento de los tiempos de conducción diaria o semanal ni en un acortamiento de los períodos de descanso diario o semanal. El conductor deberá señalar manualmente el motivo de la excepción en la hoja de registro del aparato de control o en una impresión del aparato de control o en el registro de servicio, a más tardar, al llegar al alojamiento apropiado.»

para poder llegar a un alojamiento apropiado, según lo dispuesto en el artículo 8, apartado 8 bis, para tomar en él el período de descanso diario o semanal. Esa excepción no deberá traducirse en un rebasamiento de los tiempos de conducción diaria o semanal ni en un acortamiento de los períodos de descanso diario o semanal. El conductor deberá señalar manualmente el motivo de la excepción en la hoja de registro del aparato de control o en una impresión del aparato de control o en el registro de servicio, a más tardar, al llegar al alojamiento apropiado.»

Or. en

Enmienda 163

Verónica Lope Fontagné

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 12 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera, el conductor podrá apartarse de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 2, y en el artículo 8, apartado 6, párrafo segundo, para poder llegar a un alojamiento apropiado, según lo dispuesto en el artículo 8, apartado 8 ***bis, para tomar en él el período de descanso diario o semanal***. Esa excepción no deberá traducirse en un rebasamiento de los tiempos de conducción diaria o semanal ni en un acortamiento de los períodos de descanso diario o semanal. El conductor deberá señalar manualmente el motivo de la excepción en la hoja de registro del aparato de control o en una impresión del aparato de control o en el registro de servicio, a más tardar, al llegar al

Enmienda

Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera, el conductor podrá apartarse de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 2, y en el artículo 8, apartado 6, párrafo segundo, para poder llegar a un alojamiento ***o un lugar de estacionamiento apropiado en el que poder descansar***, según lo dispuesto en el artículo 8, apartado 8. Esa excepción no deberá traducirse en un rebasamiento de los tiempos de conducción diaria o semanal ni en un acortamiento de los períodos de descanso diario o semanal. El conductor deberá señalar manualmente el motivo de la excepción en la hoja de registro del aparato de control o en una impresión del aparato de control o en el registro de servicio, a más tardar, al llegar al

Enmienda 164
Georgi Pirinski

Propuesta de Reglamento

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

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 22 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) se inserta el apartado 2 bis siguiente:

«2 bis. A efectos del artículo 22, apartado 2, letra c), la Comisión redactará y adoptará mediante un acto criterios comunes en materia de evaluación de riesgos y un marco de clasificación que será aplicable a todas las empresas de transporte establecidas en uno de los Estados miembros.»

Or. en

Enmienda 165
Karima Delli

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11 – letra c bis (nueva)

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 22 – apartado 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) se añade el siguiente apartado:

«4 bis. Con objeto de garantizar que todas las normas de la Unión aplicables a los trabajadores móviles se apliquen de forma equitativa, sencilla y eficaz, una Autoridad Laboral Europea será responsable de inspeccionar y aplicar las normas. Esta Autoridad ofrecerá soporte

operativo y jurídico a los Estados miembros, los interlocutores sociales y los trabajadores para aplicar la legislación social y realizar inspecciones a escala europea.

La Autoridad Laboral Europea será responsable de controlar los datos contenidos en los registros electrónicos nacionales y de acceder a ellos.»

Or. en

Justificación

La aplicación de esta disposición debe quedar bajo el paraguas de la nueva Autoridad Laboral Europea mencionada por Jean-Claude Juncker en su discurso sobre el estado de la Unión de 2017, cuya creación está prevista para finales de 2018.

Enmienda 166 **Karima Delli**

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11 – letra c ter (nueva)

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 22 – apartado 4 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

c ter) se añade el siguiente apartado:

«4 ter. Se pondrá a disposición del público una lista de transportistas por carretera de la Unión que no satisfagan los requisitos jurídicos pertinentes a fin de garantizar la mayor transparencia. Dicha lista de la Unión se basará en criterios comunes desarrollados a escala de la Unión y revisados con periodicidad anual por parte de la Autoridad Laboral Europea. Los transportistas por carretera incluidos en la lista de la Unión estarán sujetos a una prohibición de explotación, que será de aplicación en todos los Estados miembros. En casos excepcionales, los Estados miembros podrán adoptar medidas unilaterales. En

una emergencia, y cuando se enfrenten a un problema de seguridad imprevisto, los Estados miembros tendrán la posibilidad de emitir inmediatamente una prohibición de explotación para su propio territorio.»

Or. en

Justificación

El sector de la aviación cuenta con su propia lista negra global de aerolíneas que no satisfacen las normas de seguridad. Las empresas que figuran en esta lista tienen prohibido desarrollar su actividad mientras se incluyan en ella. Teniendo en cuenta el hecho de que el cumplimiento de las normas en el sector del transporte por carretera está muy vinculado a la seguridad vial, debe ponerse en marcha una lista similar lo antes posible y colocarse bajo la responsabilidad de la Autoridad Laboral Europea que se está creando.

Enmienda 167

Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin

Propuesta de Reglamento

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

Reglamento (UE) n.º 165/2014

Artículo 2 – apartado 2 – letra h bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

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

«h bis) "tacógrafo inteligente": tacógrafo digital que utiliza un servicio de posicionamiento basado en un sistema de navegación por satélite (GNSS) que determina automáticamente su posición con arreglo al presente Reglamento;».

Or. it

Enmienda 168

Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin

Propuesta de Reglamento

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

Texto de la Comisión

Enmienda

-1 bis) En el artículo 2, apartado 2, se añade la letra siguiente:

«h ter) "portal GNSS para el transporte por carretera": una plataforma en línea en la que confluyen todos los datos comunicados por los tacógrafos inteligentes a efectos del presente Reglamento;».

Or. it

Enmienda 169
Dominique Martin, Joëlle Mélin

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto -1 (nuevo)
Reglamento (UE) n.º 165/2014
Artículo 3 – punto 4

Texto en vigor

Enmienda

4. ***Quince años después de imponerse*** a los vehículos de nueva matriculación la obligación de disponer de un tacógrafo con arreglo a los artículos 8, 9 y 10, los vehículos que circulen en un Estado miembro distinto de aquel en el que están matriculados deberán estar provistos de dicho tacógrafo.

(-1) En el artículo 3, el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

4. ***Tan pronto se imponga*** a los vehículos de nueva matriculación la obligación de disponer de un tacógrafo con arreglo a los artículos 8, 9 y 10, los vehículos que circulen en un Estado miembro distinto de aquel en el que están matriculados deberán estar provistos de dicho tacógrafo.

Or. fr

Enmienda 170
Ivo Belet, Claude Rolin, Tom Vandenkendelaere

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto -1 (nuevo)

Texto en vigor

4. **Quince años** después de imponerse a los vehículos de nueva matriculación la obligación de disponer de un tacógrafo con arreglo a los artículos 8, 9 y 10, los vehículos que circulen en un Estado miembro distinto de aquel en el que están matriculados deberán estar provistos de dicho tacógrafo.

Enmienda

-1) En el artículo 3, el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. **En un plazo de seis meses** después de imponerse a los vehículos de nueva matriculación la obligación de disponer de un tacógrafo con arreglo a los artículos 8, 9 y 10, los vehículos que circulen en un Estado miembro distinto de aquel en el que están matriculados deberán estar provistos de dicho tacógrafo.»

Or. en

Enmienda 171

Paloma López Bermejo, Tania González Peñas, Rina Ronja Kari, Patrick Le Hyaric, João Pimenta Lopes

Propuesta de Reglamento

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

Reglamento (UE) n.º 165/2014

Artículo 3 – apartado 4

Texto en vigor

4. **Quince años después de imponerse** a los vehículos de nueva matriculación la obligación de disponer de un tacógrafo con arreglo a los artículos 8, 9 y 10, los vehículos que circulen en un Estado miembro distinto de aquel en el que están matriculados deberán estar provistos de dicho tacógrafo.

Enmienda

-1) En el artículo 3, el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. **A más tardar el 1 de enero de 2020, se impondrá** a los vehículos de nueva matriculación la obligación de disponer de un tacógrafo con arreglo a los artículos 8, 9 y 10; los vehículos que circulen en un Estado miembro distinto de aquel en el que están matriculados deberán estar provistos de dicho tacógrafo.»

Or. en

Enmienda 172

Jeroen Lenaers

Propuesta de Reglamento

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

Reglamento (UE) n.º 165/2014

Artículo 3 – apartado 4

Texto en vigor

4. **Quince años** después de imponerse a los vehículos de nueva matriculación la obligación de disponer de un tacógrafo con arreglo a los artículos 8, 9 y 10, los vehículos que circulen en un Estado miembro distinto de aquel en el que están matriculados deberán estar provistos de **dicho** tacógrafo.

Enmienda

-1) En el artículo 3, el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. **En un plazo de seis meses** después de imponerse a los vehículos de nueva matriculación la obligación de disponer de un tacógrafo con arreglo a los artículos 8, 9 y 10, los vehículos que circulen en un Estado miembro distinto de aquel en el que están matriculados deberán estar provistos de **un** tacógrafo **inteligente**.»;

Or. nl

Enmienda 173

Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Michael Detjen, Evelyn Regner, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto, Rory Palmer

Propuesta de Reglamento

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

Reglamento (UE) n.º 165/2014

Artículo 3 – apartado 4

Texto en vigor

4. **Quince años** después de imponerse a los vehículos de nueva matriculación la obligación de disponer de un tacógrafo con arreglo a los artículos 8, 9 y 10, los vehículos que circulen en un Estado miembro distinto de aquel en el que están matriculados deberán estar provistos de dicho tacógrafo.

Enmienda

-1) En el artículo 3, el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. **Seis meses** después de imponerse a los vehículos de nueva matriculación la obligación de disponer de un tacógrafo con arreglo a los artículos 8, 9 y 10, los vehículos que circulen en un Estado miembro distinto de aquel en el que están matriculados deberán estar provistos de dicho tacógrafo.»

Or. en

Enmienda 174

Anne Sander, Elisabeth Morin-Chartier, Jérôme Lavrilleux, Geoffroy Didier, Franck Proust, Renaud Muselier

Propuesta de Reglamento

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

Reglamento (UE) n.º 165/2014

Artículo 3 – apartado 4

Texto en vigor

4. **Quince años después de imponerse a los vehículos de nueva matriculación la obligación de disponer de un tacógrafo con arreglo a los artículos 8, 9 y 10**, los vehículos que circulen en un Estado miembro distinto de aquel en el que están matriculados deberán estar provistos de dicho tacógrafo.

Enmienda

(-1) En el artículo 3, el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Los vehículos **de transporte de mercancías** que circulen en un Estado miembro distinto de aquel en el que están matriculados deberán estar provistos de **un tacógrafo inteligente en un plazo de cuatro años a partir de que se imponga la obligación de disponer de** dicho tacógrafo.»

Or. fr

Justificación

Para mejorar la eficacia de los controles, garantizar la correcta aplicación de las normas sociales en vigor y garantizar un alto nivel de protección de los transportistas por carretera, es necesario acelerar la instalación de tacógrafos inteligentes en todos los vehículos de transporte de mercancías.

Enmienda 175

Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto -1 ter (nuevo)

Reglamento (CE) n.º 165/2014

Artículo 3 – apartado 4

Texto en vigor

4. **Quince** años después de imponerse a los vehículos de nueva matriculación la obligación de disponer de un tacógrafo con arreglo a los artículos 8, 9 y 10, los

Enmienda

-1 ter) En el artículo 3, el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. **Dos** años después de imponerse a los vehículos de nueva matriculación la obligación de disponer de un tacógrafo con arreglo a los artículos 8, 9 y 10, los

vehículos que circulen en un Estado miembro distinto de aquel en el que están matriculados deberán estar provistos de dicho tacógrafo.

vehículos que circulen en un Estado miembro distinto de aquel en el que están matriculados deberán estar provistos de dicho tacógrafo.».

Or. it

Enmienda 176

Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin

Propuesta de Reglamento

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

Reglamento (CE) n.º 165/2014

Artículo 9 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis) Se añade el artículo siguiente:

«Artículo 9 bis

1. Además del intercambio de datos de conformidad con el artículo 9, las empresas de transporte velarán por que todos los datos mencionados en el artículo 4, apartado 3, y en el artículo 8, apartado 1, se transmitan automáticamente y en tiempo real, a través de unos medios de comunicación seguros, del tacógrafo inteligente al portal GNSS para el transporte por carretera contemplado en el artículo 33 bis.

2. Los datos transmitidos se almacenarán y utilizarán con arreglo a lo establecido en el artículo 33 bis.».

Or. it

Enmienda 177

Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin

Propuesta de Reglamento

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

Reglamento (CE) n.º 165/2014

Artículo 33 bis (nuevo)

1 ter) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 33 bis

Portal GNSS para el transporte por carretera

1. A fin de facilitar el intercambio de información y la cooperación entre las autoridades competentes de los Estados miembros que aplican o controlan el cumplimiento de los actos jurídicos de la Unión enumerados en el artículo 7, apartado 1, la Comisión creará y mantendrá un portal GNSS que contenga los datos sobre las operaciones de transporte y las actividades de los conductores transmitidos de conformidad con el artículo 9 bis. La Comisión se encargará de conectar dicho portal con el sistema de mensajería TACHO contemplado en el artículo 31, con el Sistema de Información del Mercado Interior (IMI), creado por el Reglamento (UE) n.º 1024/2012, y con los registros indicados en el Reglamento (CE) n.º 1071/2009.

2. En los dieciocho meses siguientes a la entrada en vigor del presente Reglamento, la Comisión adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 41 bis, a fin de completar el presente Reglamento con las normas y características del portal GNSS para el transporte por carretera y las condiciones para su utilización, garantizando el archivo de los datos transmitidos y su consulta en tiempo real por las autoridades de control competentes, la interoperabilidad de dicho portal con los sistemas y registros mencionados en el apartado 1, así como un sistema de análisis de los datos y notificación automática de posibles violaciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006, el Reglamento (UE) n.º 165/2014, la Directiva 2002/15/CE, los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009 y

Enmienda 178

Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto, Enrique Calvet Chambon

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 2

Reglamento (UE) n.º 165/2014

Artículo 34 – apartado 7 – párrafo 1

Texto de la Comisión

«7. El conductor introducirá en el tacógrafo digital los símbolos de los países en que comience y termine su período de trabajo diario, ***así como el lugar y el momento en que haya cruzado una frontera en el vehículo, a la llegada al lugar de parada adecuado***. Los Estados miembros podrán obligar a los conductores de vehículos que efectúen transportes dentro de su territorio a que añadan al símbolo del país especificaciones geográficas más detalladas, siempre que esos Estados miembros hayan notificado esas especificaciones a la Comisión antes del 1 de abril de 1998.»

Enmienda

«7. El conductor introducirá en el tacógrafo digital los símbolos de los países en que comience y termine su período de trabajo diario. Los Estados miembros podrán obligar a los conductores de vehículos que efectúen transportes dentro de su territorio a que añadan al símbolo del país especificaciones geográficas más detalladas, siempre que esos Estados miembros hayan notificado esas especificaciones a la Comisión antes del 1 de abril de 1998.

A partir de la fecha de entrada en vigor de los artículos 8, 9 y 10 por los que se exige que los tacógrafos instalados por primera vez o después del 15 de junio de 2019 sean tacógrafos inteligentes, que ofrezcan también la posibilidad de realizar un registro automático de los pasos fronterizos, los conductores introducirán en el tacógrafo digital los símbolos de los países en los que empezó y acabó el período de trabajo diario, así como el lugar y el momento en el que conductor ha cruzado una frontera en el vehículo, al llegar al primer lugar de parada previsto.»

Justificación

Esto sirve para evitar problemas prácticos, por ejemplo en el transporte de pasajeros cuando los pasajeros tienen que esperar hasta que se encuentra un lugar adecuado y se introduce el código de país.

Enmienda 179

Emilian Pavel, Claudia Țapardel

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 2

Reglamento (UE) n.º 165/2014

Artículo 34 – apartado 7 – párrafo 1

Texto de la Comisión

«7. El conductor introducirá en el tacógrafo digital los símbolos de los países en que comience y termine su período de trabajo diario, así como el lugar y el momento en que haya cruzado una frontera en el vehículo, a la llegada al lugar de parada *adecuado*. Los Estados miembros podrán obligar a los conductores de vehículos que efectúen transportes dentro de su territorio a que añadan al símbolo del país especificaciones geográficas más detalladas, siempre que esos Estados miembros hayan notificado esas especificaciones a la Comisión antes del 1 de abril de 1998.»

Enmienda

«7. El conductor introducirá en el tacógrafo digital los símbolos de los países en que comience y termine su período de trabajo diario, así como el lugar y el momento en que haya cruzado una frontera en el vehículo, a la llegada al *primer* lugar de parada *previsto*. Los Estados miembros podrán obligar a los conductores de vehículos que efectúen transportes dentro de su territorio a que añadan al símbolo del país especificaciones geográficas más detalladas, siempre que esos Estados miembros hayan notificado esas especificaciones a la Comisión antes del 1 de abril de 1998.»

Enmienda 180

Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 2

Reglamento (CE) n.º 165/2014

Artículo 34 – apartado 7

Texto de la Comisión

7. El conductor introducirá en el tacógrafo digital los símbolos de los países en que comience y termine su período de trabajo diario, así como el lugar y el momento en que haya cruzado una frontera en el vehículo, a la llegada **al lugar** de parada **adecuado**. Los Estados miembros podrán obligar a los conductores de vehículos que efectúen transportes dentro de su territorio a que añadan al símbolo del país especificaciones geográficas más detalladas, siempre que esos Estados miembros hayan notificado esas especificaciones a la Comisión antes del 1 de abril de 1998.

Enmienda

7. El conductor introducirá en el tacógrafo digital los símbolos de los países en que comience y termine su período de trabajo diario, así como el lugar y el momento en que haya cruzado una frontera en el vehículo, a la llegada **a la primera zona** de parada **disponible**. Los Estados miembros podrán obligar a los conductores de vehículos que efectúen transportes dentro de su territorio a que añadan al símbolo del país especificaciones geográficas más detalladas, siempre que esos Estados miembros hayan notificado esas especificaciones a la Comisión antes del 1 de abril de 1998.

Or. it

Enmienda 181

Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin

Propuesta de Reglamento

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

Reglamento (CE) n.º 165/2014

Artículo 41 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 41 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 33 bis se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del ... [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a

más tardar nueve meses antes de que finalice el periodo de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por periodos 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 33 bis, apartado 5, 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. Esta surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior que se especificará 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 33 bis 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. Dicho período se extenderá en dos meses por iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.».

Or. it

Enmienda 182

Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Michael Detjen, Evelyn Regner, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto, Georgi Pirinski, Rory Palmer

Propuesta de Reglamento

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

Reglamento (UE) n.º 165/2014

Artículo 36 – apartado 1 – inciso i

Texto en vigor

i) las hojas de registro del día en curso y las utilizadas por el conductor en los **28** días anteriores,

Enmienda

2 bis) En el artículo 36, apartado 1, el inciso i) se sustituye por el texto siguiente:

«i) las hojas de registro del día en curso y las utilizadas por el conductor en los **56** días anteriores.»

Or. en

Enmienda 183

Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Michael Detjen, Evelyn Regner, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto, Rory Palmer

Propuesta de Reglamento

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

Reglamento (UE) n.º 165/2014

Artículo 36 – apartado 1 – inciso iii

Texto en vigor

iii) cualquier registro manual o documento impreso realizados durante el día en curso y los **28** días anteriores conforme a lo dispuesto por el presente Reglamento y el Reglamento (CE) n.º 561/2006.

Enmienda

2 ter) En el artículo 36, apartado 1, 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 conforme a lo dispuesto por el presente Reglamento y el Reglamento (CE) n.º 561/2006.»

Or. en

Enmienda 184

Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Michael Detjen, Evelyn Regner, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto, Georgi Pirinski, Rory Palmer

Propuesta de Reglamento

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

Reglamento (UE) n.º 165/2014

Artículo 36 – apartado 2 – inciso ii

Texto en vigor

ii) cualquier registro manual o documento impreso realizados durante el día en curso y los **28** días anteriores conforme a lo dispuesto por el presente Reglamento y el Reglamento (CE) n.º 561/2006.

Enmienda

2 quater)

En el artículo 36, 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 conforme a lo dispuesto por el presente Reglamento y el Reglamento (CE) n.º 561/2006.»

Or. en