



**2017/0121(COD)**

05.2.2018

# **ENMIENDAS 23 - 148**

**Proyecto de opinión**  
**Martina Dlabajová**  
(PE615.267v01-00)

Requisitos de control del cumplimiento y normas específicas para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera

Propuesta de Directiva  
(COM(2017)0278 – C8-0170/2017 – 2017/0121(COD))



**Enmienda 23**  
**Karima Delli, Terry Reintke**

**Propuesta de Directiva**  
**Visto 1**

*Texto de la Comisión*

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

*Enmienda*

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, apartado 1, y **su artículo 153, apartado 1, letras a) y b), en relación con su artículo 153, apartado 2,**

Or. en

**Enmienda 24**  
**Evelyn Regner, Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Rory Palmer, Michael Detjen, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 1**

*Texto de la Comisión*

(1) Con el fin de crear un sector del transporte por carretera seguro, eficiente y socialmente responsable es necesario garantizar unas condiciones de trabajo y una protección social **adecuadas** para los conductores, por un lado, y un entorno empresarial adecuado y unas condiciones de competencia justas para los operadores, por otro.

*Enmienda*

(1) **La libre circulación de los trabajadores, la libertad de establecimiento y la libre prestación de servicios son principios fundamentales del mercado interior de la Unión; estos principios están consagrados en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) y son esenciales para el funcionamiento adecuado del mercado interior. La Unión desarrolla estos principios en profundidad y vela por que sean respetados con el fin de garantizar la igualdad de condiciones para todas las empresas, luchando contra la elusión de las normas, respetando los derechos de los trabajadores, y mejorando las condiciones de trabajo y la cohesión social entre los Estados miembros.** Con el fin de crear un sector del transporte por carretera seguro, eficiente y socialmente responsable, es

necesario, *pues*, garantizar **la igualdad de salario por un mismo trabajo en el mismo lugar**, unas condiciones de trabajo y una protección social **dignas** para los conductores, por un lado, y un entorno empresarial adecuado y unas condiciones de competencia justas para los operadores, por otro.

Or. en

## Enmienda 25

Ádám Kósa, Csaba Sógor, Andor Deli

### Propuesta de Directiva

#### Considerando 1

##### *Texto de la Comisión*

(1) Con el fin de crear un sector del transporte por carretera seguro, eficiente y socialmente responsable es necesario garantizar unas condiciones de trabajo y una protección social adecuadas para los conductores, por un lado, y un entorno empresarial adecuado y **unas condiciones de competencia justas** para los operadores, por otro.

##### *Enmienda*

(1) Con el fin de crear un sector del transporte por carretera seguro, eficiente y socialmente responsable es necesario garantizar **un equilibrio entre la libre circulación de servicios**, unas condiciones de trabajo y una protección social adecuadas para los conductores, por un lado, **ofrecer** un entorno empresarial adecuado y **competitivo** para los operadores, por otro, **a la vez que se respetan las libertades fundamentales, en particular la libre circulación de servicios, garantizadas por los Tratados**.

Or. en

## Enmienda 26

Anthea McIntyre

### Propuesta de Directiva

#### Considerando 1

##### *Texto de la Comisión*

(1) Con el fin de crear un sector del transporte por carretera seguro, eficiente y

##### *Enmienda*

(1) Con el fin de crear un sector del transporte por carretera seguro, eficiente y

socialmente responsable es necesario garantizar unas condiciones de trabajo y una protección social adecuadas para los conductores, por un lado, y un entorno empresarial *adecuado y unas condiciones de competencia justas* para los operadores, por otro.

socialmente responsable y *de evitar restricciones indebidas de la libre prestación de servicios transfronterizos de transporte por carretera* es necesario garantizar unas condiciones de trabajo y una protección social adecuadas para los conductores, por un lado, y un entorno empresarial *competitivo* para los operadores, por otro.

Or. en

**Enmienda 27**  
**Karima Delli, Terry Reintke**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 1**

*Texto de la Comisión*

(1) Con el fin de crear un sector del transporte por carretera seguro, eficiente y socialmente responsable es *necesario* garantizar unas condiciones de trabajo y una protección social *adecuadas* para los conductores, *por un lado, y un entorno empresarial adecuado y unas condiciones de competencia justas para los operadores, por otro.*

*Enmienda*

(1) Con el fin de crear un sector del transporte por carretera seguro, eficiente y socialmente responsable es *de suma importancia* garantizar unas condiciones de trabajo y una protección social *dignas* para los conductores y *una* competencia *leal, así como la igualdad de condiciones.*

Or. en

**Enmienda 28**  
**Karima Delli**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 1 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(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.*

**Enmienda 29**  
**Karima Delli, Terry Reintke**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 2**

*Texto de la Comisión*

(2) La elevada movilidad inherente a los servicios de transporte por carretera requiere una atención especial para garantizar que los conductores disfruten de los derechos que les asisten **y que los operadores no tengan que hacer frente a barreras administrativas desproporcionadas que restrinjan indebidamente su libertad de prestar servicios transfronterizos.**

*Enmienda*

(2) La elevada movilidad inherente a los servicios de transporte por carretera requiere una atención especial para garantizar que los conductores disfruten de los derechos que les asisten, **la igualdad de condiciones se preserva respetando la libertad de prestar servicios.**

**Enmienda 30**  
**Emilian Pavel, Claudia Tapardel**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 2**

*Texto de la Comisión*

(2) La elevada movilidad inherente a los servicios de transporte por carretera requiere una atención especial para garantizar que los conductores disfruten de los derechos que les asisten y que los operadores no tengan que hacer frente a barreras administrativas desproporcionadas que restrinjan indebidamente su libertad de prestar servicios transfronterizos.

*Enmienda*

(2) La elevada movilidad inherente a los servicios de transporte por carretera requiere una atención especial para garantizar que los conductores disfruten de los derechos que les asisten y que los operadores no tengan que hacer frente a barreras administrativas desproporcionadas **o a controles abusivos** que restrinjan indebidamente su libertad de prestar servicios transfronterizos.

**Enmienda 31**  
**Ádám Kósa, Csaba Sógor, Andor Deli**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 2 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(2 bis) Toda norma nacional aplicada al transporte por carretera debe ser proporcionada, así como estar justificada, y no debe obstaculizar o mermar el atractivo del ejercicio de las libertades fundamentales garantizadas por el Tratado, como la libre circulación de servicios con objeto de mantener o incluso incrementar la competitividad de la Unión Europea, incluyendo los costes de los productos y servicios, respetando las condiciones de trabajo y la protección social de los conductores, así como las particularidades del sector, ya que los conductores son trabajadores muy móviles y no trabajadores desplazados.*

Or. en

**Enmienda 32**  
**Evelyn Regner, Georgi Pirinski**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 2 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(2 bis) El sector del transporte por carretera es altamente competitivo y se caracteriza por las distorsiones provocadas por las prácticas abusivas de elección del fuero más ventajoso por parte de las empresas, con objeto de mermar o eludir los costes de los salarios o las cotizaciones a la seguridad social, o bien otras condiciones sociales o de trabajo, lo que derivó en una carrera de mínimos en el pasado. El funcionamiento adecuado del mercado interior debe basarse en la*

*igualdad de condiciones. En consecuencia, se requieren más medidas para evitar las prácticas abusivas por parte de los operadores de transporte por carretera a través de la elección del fuero más ventajoso, incluyendo medidas horizontales del Derecho de sociedades europeo que pongan fin a la elección de regímenes y al arbitraje regulador por parte de los operadores de transporte por carretera.*

Or. en

**Enmienda 33**  
**Karima Delli, Terry Reintke**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 3**

*Texto de la Comisión*

(3) *El equilibrio entre* la mejora de las condiciones sociales y laborales de los conductores y la facilitación del ejercicio de la libre prestación de servicios de transporte por carretera basado en una competencia leal entre operadores nacionales y extranjeros *es crucial para* el buen funcionamiento del mercado interior.

*Enmienda*

(3) La mejora de las condiciones sociales y laborales de los conductores y la facilitación del ejercicio de la libre prestación de servicios de transporte por carretera basado en una competencia leal entre operadores nacionales y extranjeros *deben ir de la mano a fin de garantizar* el buen funcionamiento del mercado interior *y de mejorar las condiciones laborales y de vida de los conductores en el sector del transporte por carretera en la Unión.*

Or. en

**Enmienda 34**  
**Mara Bizzotto**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 3**

*Texto de la Comisión*

(3) *El equilibrio entre* la mejora de las

*Enmienda*

(3) *Garantizar* la mejora de las



condiciones sociales y laborales de los conductores y la facilitación *del ejercicio de la libre prestación de servicios de transporte por carretera basado en una* competencia leal entre operadores nacionales y extranjeros es crucial para el buen funcionamiento del mercado interior.

condiciones sociales y laborales de los conductores, *la seguridad*, la facilitación *de las cargas burocráticas y un número adecuado de controles en favor de la* competencia leal entre operadores nacionales y extranjeros es crucial para el buen funcionamiento del *sector del transporte por carretera en el* mercado interior.

Or. it

### Enmienda 35

Ádám Kósa, Csaba Sógor, Andor Deli

#### Propuesta de Directiva Considerando 3

##### *Texto de la Comisión*

(3) El equilibrio entre *la mejora de las condiciones sociales y laborales de los conductores y la facilitación del* ejercicio de la libre prestación de servicios de transporte por carretera basado en una competencia *leal* entre operadores nacionales y extranjeros es crucial para el buen funcionamiento del mercado interior.

##### *Enmienda*

(3) El equilibrio entre *garantizar el* ejercicio de la libre prestación de servicios de transporte por carretera basado en una competencia *no discriminatoria* entre operadores nacionales y extranjeros *tal y como figura en el Tratado y las condiciones sociales y laborales de los conductores* es crucial para el buen funcionamiento del mercado interior.

Or. en

### Enmienda 36

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

#### Propuesta de Directiva Considerando 3

##### *Texto de la Comisión*

(3) El equilibrio entre la mejora de las condiciones sociales y laborales de los conductores y la facilitación del ejercicio de la libre prestación de servicios de

##### *Enmienda*

(3) El equilibrio entre la mejora de las condiciones sociales y laborales de los conductores, la facilitación del ejercicio de la libre prestación de servicios de

transporte por carretera *basado en* una competencia leal entre operadores nacionales y extranjeros es crucial para el buen funcionamiento del mercado interior.

transporte por carretera y una competencia leal entre operadores nacionales y extranjeros es crucial para el buen funcionamiento del mercado interior.

Or. fr

### Enmienda 37

Ádám Kósa, Csaba Sógor, Andor Deli

#### Propuesta de Directiva

##### Considerando 4

###### *Texto de la Comisión*

(4) Tras la evaluación de la eficacia y la eficiencia de la actual legislación social de la Unión en el sector del transporte por carretera, se han observado algunas lagunas en las disposiciones vigentes y deficiencias en el control de su cumplimiento. Hay además una serie de discrepancias entre los Estados miembros en la interpretación, aplicación y ejecución de las normas. Ello crea inseguridad jurídica y *propicia el* trato desigual de los conductores y operadores, lo que es perjudicial para las condiciones laborales, sociales y de competencia en el sector.

###### *Enmienda*

(4) Tras la evaluación de la eficacia y la eficiencia de la actual legislación social de la Unión en el sector del transporte por carretera, se han observado algunas lagunas en las disposiciones vigentes y deficiencias en el control de su cumplimiento. Hay además una serie de discrepancias entre los Estados miembros en la interpretación, aplicación y ejecución de las normas. Ello crea inseguridad jurídica y propicia *la práctica ilegal e irregular del* trato desigual de los conductores y operadores *en algunos Estados miembros*, lo que es perjudicial para las condiciones laborales, sociales y de competencia en el sector y, *en algunos casos, deriva en la retórica populista del dumping social, si bien debe ponerse más énfasis en luchar contra los trabajadores no declarados en el sector del transporte.*

Or. en

### Enmienda 38

Mara Bizzotto

#### Propuesta de Directiva

##### Considerando 4

*Texto de la Comisión*

(4) ***Tras la evaluación de la eficacia y la eficiencia de la actual legislación social de la Unión en el sector del transporte por carretera, se han observado algunas lagunas en las disposiciones vigentes y deficiencias en el control de su cumplimiento. Hay además una serie de discrepancias entre los Estados miembros en la interpretación, aplicación y ejecución de las normas. Ello crea inseguridad jurídica y propicia el trato desigual de los conductores y operadores, lo que es perjudicial para las condiciones laborales, sociales y de competencia en el sector.***

*Enmienda*

(4) ***Resalta que 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 39**  
**Anthea McIntyre**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 4**

*Texto de la Comisión*

(4) Tras la evaluación de la eficacia y la eficiencia de la actual legislación social de la Unión en el sector del transporte por carretera, se han observado algunas lagunas en las disposiciones vigentes y deficiencias en el control de su cumplimiento. Hay además una serie de discrepancias entre los Estados miembros en la interpretación, aplicación y ejecución de las normas. Ello crea inseguridad jurídica y propicia el trato desigual de los conductores y operadores, lo que es perjudicial para las condiciones laborales, sociales y de competencia en el sector.

*Enmienda*

(4) Tras la evaluación de la eficacia y la eficiencia de la actual legislación social de la Unión en el sector del transporte por carretera, se han observado algunas lagunas en las disposiciones vigentes y deficiencias en el control de su cumplimiento. Hay además una serie de discrepancias entre los Estados miembros en la interpretación, aplicación y ejecución de las normas ***que ha derivado en cargas administrativas elevadas especialmente para las operaciones de no residentes en la Unión.*** Ello crea inseguridad jurídica y propicia el trato desigual de los conductores y operadores, lo que es perjudicial para las condiciones laborales, sociales y de competencia en el sector.

**Enmienda 40**  
**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 4**

*Texto de la Comisión*

(4) Tras la evaluación de **la eficacia y la eficiencia de** la actual legislación social de la Unión en el sector del transporte por carretera, se han observado algunas lagunas en las disposiciones vigentes y deficiencias en el control de su cumplimiento. Hay además una serie de discrepancias entre los Estados miembros en la interpretación, aplicación y ejecución de las normas. Ello crea inseguridad jurídica y propicia el trato desigual de los conductores y operadores, lo que es perjudicial para las condiciones laborales, sociales y de competencia en el sector.

*Enmienda*

(4) Tras la evaluación de la actual legislación social de la Unión en el sector del transporte por carretera, se han observado algunas lagunas en las disposiciones vigentes y deficiencias en el control de su cumplimiento. Hay además una serie de discrepancias entre los Estados miembros en la interpretación, aplicación y ejecución de las normas. Ello crea inseguridad jurídica y propicia el trato desigual de los conductores y operadores, lo que es perjudicial para las condiciones laborales, sociales y de competencia en el sector.

Or. fr

**Enmienda 41**  
**Evelyn Regner, Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Rory Palmer, Michael Detjen, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 4 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(4 bis) Con objeto de garantizar que se apliquen correctamente la Directiva 96/71/CE sobre el desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera y la Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los requisitos administrativos y las medidas de control para el desplazamiento de dichos trabajadores,**

*deben reforzarse los controles y la cooperación en la Unión para luchar contra el fraude respecto del desplazamiento de los conductores y deben llevarse a cabo controles más estrictos para garantizar que realmente se paguen las cotizaciones sociales de los conductores desplazados.*

Or. en

**Enmienda 42**  
**Mara Bizzotto**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 4 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(4 bis) Es contrario a cualquier forma de liberalización del cabotaje que pueda desestabilizar aún más el sector del transporte por carretera, con consecuencias ruinosas para el transporte por carretera italiano y europeo.*

Or. it

**Enmienda 43**  
**Mara Bizzotto**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 4 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(4 ter) Resalta que las dificultades que registra el sector del transporte por carretera no son achacables únicamente a la crisis económica general, sino que se han visto incrementadas por las políticas sociales europeas y la normativa sobre el desplazamiento, que han favorecido el recurso a prácticas de explotación del personal, que, a pesar de residir y ejercer*

*la profesión en un Estado miembro, es remunerado conforme a las normas menos costosas del país de procedencia.*

Or. it

**Enmienda 44**  
**Anthea McIntyre**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 5**

*Texto de la Comisión*

(5) Para proteger las condiciones de trabajo de los conductores y evitar el falseamiento de la competencia derivado del incumplimiento es fundamental garantizar un control adecuado, eficaz y coherente del cumplimiento de las disposiciones sobre el tiempo de trabajo. Es deseable por tanto hacer extensivos los vigentes requisitos uniformes sobre el control del cumplimiento establecidos en la Directiva 2006/22/CE al control del cumplimiento de las disposiciones sobre el tiempo de trabajo establecidas en la Directiva 2002/15/UE.

*Enmienda*

(5) Para proteger las condiciones de trabajo de los conductores y evitar el falseamiento de la competencia derivado del incumplimiento es fundamental garantizar un control adecuado, eficaz y coherente del cumplimiento de las disposiciones sobre el tiempo de trabajo. Es deseable por tanto hacer extensivos los vigentes requisitos uniformes sobre el control del cumplimiento establecidos en la Directiva 2006/22/CE al control del cumplimiento de las disposiciones sobre el tiempo de trabajo establecidas en la Directiva 2002/15/UE. ***A fin de garantizar la proporcionalidad, debe exigirse que los controles conforme a la Directiva 2002/15/CE se realicen exclusivamente en los locales del operador y no como parte de otros controles en carretera.***

Or. en

**Enmienda 45**  
**Danuta Jazłowiecka**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 5**

*Texto de la Comisión*

(5) Para proteger las condiciones de

*Enmienda*

(5) Para proteger las condiciones de

trabajo de los conductores y evitar el falseamiento de la competencia derivado del incumplimiento es fundamental garantizar un control adecuado, eficaz y coherente del cumplimiento de las disposiciones sobre el tiempo de trabajo. Es deseable por tanto hacer extensivos los vigentes requisitos uniformes sobre el control del cumplimiento establecidos en la Directiva 2006/22/CE al control del cumplimiento de las disposiciones sobre el tiempo de trabajo establecidas en la Directiva 2002/15/UE.

trabajo de los conductores y evitar el falseamiento de la competencia derivado del incumplimiento es fundamental garantizar un control adecuado, eficaz y coherente del cumplimiento de las disposiciones sobre el tiempo de trabajo. Es deseable por tanto hacer extensivos los vigentes requisitos uniformes sobre el control del cumplimiento establecidos en la Directiva 2006/22/CE al control del cumplimiento de las disposiciones sobre el tiempo de trabajo establecidas en la Directiva 2002/15/UE. ***No obstante, debido a sus particularidades, el cumplimiento de la Directiva 2002/15/UE solo puede controlarse en los locales y no durante controles en carretera.***

Or. en

#### **Enmienda 46** **Karima Delli, Terry Reintke**

#### **Propuesta de Directiva** **Considerando 6**

##### *Texto de la Comisión*

(6) La cooperación administrativa entre los Estados miembros para la aplicación de las normas sociales en el sector del transporte por carretera se ***ha*** revelado ***insuficiente***, lo que hace más difícil, ineficaz e incoherente el control del cumplimiento de la legislación a través de las fronteras. Es necesario, pues, establecer un marco para lograr una comunicación eficaz y la asistencia mutua que comprenda el intercambio de datos sobre infracciones e información sobre buenas prácticas en materia de control del cumplimiento.

##### *Enmienda*

(6) La cooperación administrativa entre los Estados miembros ***y el apoyo de la Unión*** para la aplicación de las normas sociales en el sector del transporte por carretera se ***han*** revelado ***insuficientes***, lo que hace más difícil, ineficaz e incoherente el control del cumplimiento de la legislación a través de las fronteras. Es necesario, pues, establecer un marco para lograr una comunicación eficaz y la asistencia mutua que comprenda el intercambio de datos sobre infracciones e información sobre buenas prácticas en materia de control del cumplimiento.

Or. en

**Enmienda 47**  
**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 8**

*Texto de la Comisión*

(8) *A fin de garantizar unas condiciones uniformes de aplicación de la Directiva 2006/22/CE, se deben conferir competencias de ejecución a la Comisión. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011<sup>14</sup>.*

*Enmienda*

*suprimido*

---

<sup>14</sup> *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. fr

**Enmienda 48**  
**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 9**

*Texto de la Comisión*

(9) También se han experimentado dificultades en la aplicación de las normas sobre desplazamiento de trabajadores establecidas en la Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>15</sup> y de las normas sobre los requisitos administrativos establecidas en la Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>16</sup> al sector del transporte por carretera, caracterizado por su gran

*Enmienda*

(9) También se han experimentado dificultades en la aplicación de las normas sobre desplazamiento de trabajadores establecidas en la Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>15</sup> y de las normas sobre los requisitos administrativos establecidas en la Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>16</sup> al sector del transporte por carretera, caracterizado por su gran



movilidad. *Las medidas nacionales sobre la aplicación y el control del cumplimiento de las disposiciones en materia de desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera, medidas que no están coordinadas entre sí, han generado importantes cargas administrativas para los operadores no residentes en la Unión. Ello ha dado lugar a restricciones indebidas de la libre prestación transfronteriza de servicios de transporte por carretera que han causado efectos secundarios negativos en el empleo.*

---

<sup>15</sup> Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1996, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios (DO L 18 de 21.1.1997, p. 1).

<sup>16</sup> Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, relativa a la garantía de cumplimiento de la Directiva 96/71/CE, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios, y por la que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012, relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior («Reglamento IMI») (DO L 159 de 28.5.2014, p. 11).

movilidad.

---

<sup>15</sup> Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1996, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios (DO L 18 de 21.1.1997, p. 1).

<sup>16</sup> Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, relativa a la garantía de cumplimiento de la Directiva 96/71/CE, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios, y por la que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012, relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior («Reglamento IMI») (DO L 159 de 28.5.2014, p. 11).

Or. fr

## **Enmienda 49** **Karima Delli, Terry Reintke**

### **Propuesta de Directiva** **Considerando 9**

#### *Texto de la Comisión*

(9) También se han experimentado dificultades en la *aplicación* de las normas

#### *Enmienda*

(9) También se han experimentado dificultades en la *ejecución* de las normas

sobre desplazamiento de trabajadores establecidas en la Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>15</sup> y de las normas sobre los requisitos administrativos establecidas en la Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>16</sup> *al sector del transporte por carretera, caracterizado por su gran movilidad. Las medidas nacionales sobre la aplicación y el control del cumplimiento de las disposiciones en materia de desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera, medidas que no están coordinadas entre sí, han generado importantes cargas administrativas para los operadores no residentes en la Unión. Ello ha dado lugar a restricciones indebidas de la libre prestación transfronteriza de servicios de transporte por carretera que han causado efectos secundarios negativos en el empleo.*

---

<sup>15</sup> Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1996, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios (DO L 18 de 21.1.1997, p. 1).

<sup>16</sup> Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, relativa a la garantía de cumplimiento de la Directiva 96/71/CE, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios, y por la que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior («el Reglamento IMI») (DO L 159 de 28.5.2014, p. 11).

sobre desplazamiento de trabajadores establecidas en la Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>15</sup> y de las normas sobre los requisitos administrativos establecidas en la Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>16</sup> *en el caso de trabajadores del sector del transporte por carretera, caracterizado por su gran movilidad. Dichas dificultades tienen que solucionarse urgentemente garantizando que todos los trabajadores disfruten de los derechos relativos a la protección mínima en el lugar de trabajo, con independencia de la duración de su trabajo.*

---

<sup>15</sup> Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1996, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios (DO L 18 de 21.1.1997, p. 1).

<sup>16</sup> Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, relativa a la garantía de cumplimiento de la Directiva 96/71/CE, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios, y por la que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior («el Reglamento IMI») (DO L 159 de 28.5.2014, p. 11).

Or. en

## Enmienda 50

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

### Propuesta de Directiva Considerando 9

#### *Texto de la Comisión*

(9) También se han experimentado dificultades en la aplicación de las normas sobre desplazamiento de trabajadores establecidas en la Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>15</sup> y de las normas sobre los requisitos administrativos establecidas en la Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>16</sup> al sector del transporte por carretera, caracterizado por su gran movilidad. Las medidas nacionales sobre la aplicación y el control del cumplimiento de las disposiciones en materia de desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera, medidas que no están coordinadas entre sí, han generado importantes cargas administrativas para los operadores *no residentes* en la Unión. ***Ello ha dado lugar a restricciones indebidas de la libre prestación transfronteriza de servicios de transporte por carretera que han causado efectos secundarios negativos en el empleo.***

---

<sup>15</sup> Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1996, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios (DO L 18 de 21.1.1997, p. 1).

<sup>16</sup> Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, relativa a la garantía de cumplimiento de la Directiva 96/71/CE, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios, y por la que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012, relativo a la cooperación administrativa a través del

#### *Enmienda*

(9) También se han experimentado dificultades en la aplicación de las normas sobre desplazamiento de trabajadores establecidas en la Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>15</sup> y de las normas sobre los requisitos administrativos establecidas en la Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>16</sup> al sector del transporte por carretera, caracterizado por su gran movilidad. Las medidas nacionales sobre la aplicación y el control del cumplimiento de las disposiciones en materia de desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera, medidas que no están coordinadas entre sí, han generado importantes cargas administrativas para los operadores en la Unión ***y crean una competencia desleal entre las empresas del sector.***

---

<sup>15</sup> Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1996, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios (DO L 18 de 21.1.1997, p. 1).

<sup>16</sup> Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, relativa a la garantía de cumplimiento de la Directiva 96/71/CE, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios, y por la que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012, relativo a la cooperación administrativa a través del

**Enmienda 51**  
**Georgi Pirinski**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 9**

*Texto de la Comisión*

(9) También se han experimentado dificultades en la aplicación de las normas sobre desplazamiento de trabajadores establecidas en la Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>15</sup> y de las normas sobre los requisitos administrativos establecidas en la Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>16</sup> al sector del transporte por carretera, caracterizado por su gran movilidad. Las medidas nacionales sobre la aplicación y el control del cumplimiento de las disposiciones en materia de desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera, medidas que no están coordinadas entre sí, han generado importantes cargas administrativas para los operadores no residentes en la Unión. Ello **ha dado lugar a** restricciones **indebidas** de la libre prestación transfronteriza de servicios de transporte por carretera que han causado efectos secundarios negativos en el empleo.

---

<sup>15</sup> Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1996, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios (DO L 18 de

*Enmienda*

(9) También se han experimentado dificultades en la aplicación de las normas sobre desplazamiento de trabajadores establecidas en la Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>15</sup> y de las normas sobre los requisitos administrativos establecidas en la Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>16</sup> al sector del transporte por carretera, caracterizado por su gran movilidad. Las medidas nacionales sobre la aplicación y el control del cumplimiento de las disposiciones en materia de desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera, medidas que no están coordinadas entre sí, han generado importantes cargas administrativas para los operadores no residentes en la Unión. Ello **permitió la introducción por parte de algunos Estados miembros de medidas que contravenían el Derecho de la Unión y que derivaron en** restricciones **ilegales** de la libre prestación transfronteriza de servicios de transporte por carretera que han causado efectos secundarios negativos en el empleo.

---

<sup>15</sup> Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1996, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios (DO L 18 de

21.1.1997, p. 1).

<sup>16</sup> Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, relativa a la garantía de cumplimiento de la Directiva 96/71/CE, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios, y por la que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior («el Reglamento IMI») (DO L 159 de 28.5.2014, p. 11).

21.1.1997, p. 1).

<sup>16</sup> Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, relativa a la garantía de cumplimiento de la Directiva 96/71/CE, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios, y por la que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior («el Reglamento IMI») (DO L 159 de 28.5.2014, p. 11).

Or. en

## Enmienda 52

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

### Propuesta de Directiva Considerando 9

#### *Texto de la Comisión*

(9) También se han experimentado dificultades en la aplicación de las normas sobre desplazamiento de trabajadores establecidas en la Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>15</sup> y de las normas sobre los requisitos administrativos establecidas en la Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>16</sup> al sector del transporte por carretera, caracterizado por su gran movilidad. Las medidas nacionales sobre la aplicación y el control del cumplimiento de las disposiciones en materia de desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera, medidas que no están coordinadas entre sí, han generado **importantes** cargas administrativas para los operadores **no residentes en la Unión. Ello ha dado lugar a restricciones indebidas de la libre prestación transfronteriza de servicios de transporte por carretera que**

#### *Enmienda*

(9) También se han experimentado dificultades en la aplicación de las normas sobre desplazamiento de trabajadores establecidas en la Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>15</sup> y de las normas sobre los requisitos administrativos establecidas en la Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>16</sup> al sector del transporte por carretera, caracterizado por su gran movilidad. Las medidas nacionales sobre la aplicación y el control del cumplimiento de las disposiciones en materia de desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera, medidas que no están coordinadas entre sí, **no solo** han generado cargas administrativas **innecesarias** para los operadores, **sino también un elevado grado de inseguridad jurídica para los conductores.**

*han causado efectos secundarios negativos en el empleo.*

---

<sup>15</sup> Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1996, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios (DO L 18 de 21.1.1997, p. 1).

<sup>16</sup> Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, relativa a la garantía de cumplimiento de la Directiva 96/71/CE, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios, y por la que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior («el Reglamento IMI») (DO L 159 de 28.5.2014, p. 11).

---

<sup>15</sup> Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1996, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios (DO L 18 de 21.1.1997, p. 1).

<sup>16</sup> Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, relativa a la garantía de cumplimiento de la Directiva 96/71/CE, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios, y por la que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior («el Reglamento IMI») (DO L 159 de 28.5.2014, p. 11).

Or. en

### **Enmienda 53**

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

#### **Propuesta de Directiva Considerando 9 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(9 bis) La inobservancia de las normas en materia de establecimiento de una empresa de transporte internacional por carretera da lugar a divergencias en el mercado interior y contribuye al desarrollo de la competencia desleal. Por consiguiente, conviene hacer más rigurosas las condiciones de establecimiento de las empresas de transporte internacional, en particular, para combatir la creación de empresas ficticias.*

**Enmienda 54**

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

**Propuesta de Directiva  
Considerando 10**

*Texto de la Comisión*

(10) La Comisión, en su propuesta de 8 de marzo de 2016<sup>17</sup> para la revisión de la Directiva 96/71/CE, reconoció que la aplicación de esa Directiva plantea problemas y dificultades de carácter jurídico ***en el sector del transporte por carretera, caracterizado por su gran movilidad***, e indicó que la manera óptima de resolver esos problemas es aplicar una legislación específica para el sector del transporte por carretera.

---

<sup>17</sup> COM(2016)128.

*Enmienda*

(10) La Comisión, en su propuesta de 8 de marzo de 2016<sup>17</sup> para la revisión de la Directiva 96/71/CE, reconoció que la aplicación de esa Directiva ***en el sector del transporte por carretera, caracterizado por su gran movilidad***, plantea problemas y dificultades de carácter jurídico e indicó que la manera óptima de resolver esos problemas es aplicar una legislación específica para el sector del transporte por carretera. ***No obstante, teniendo en cuenta que el sector del transporte es uno de los más vulnerables, las disposiciones mínimas de protección de la Directiva 96/71/CE deben aplicarse a todos los trabajadores.***

---

<sup>17</sup> COM(2016)128.

Or. en

**Enmienda 55  
Jeroen Lenaers**

**Propuesta de Directiva  
Considerando 10**

*Texto de la Comisión*

(10) La Comisión, en su propuesta de 8 de marzo de 2016<sup>17</sup> para la revisión de la Directiva 96/71/CE, reconoció que la aplicación de esa Directiva plantea

*Enmienda*

(10) La Comisión, en su propuesta de 8 de marzo de 2016<sup>17</sup> para la revisión de la Directiva 96/71/CE, reconoció que la aplicación de esa Directiva plantea

problemas y dificultades de carácter jurídico en el sector del transporte por carretera, caracterizado por su gran movilidad, e indicó que la manera óptima de resolver esos problemas es aplicar una legislación específica para el sector del transporte por carretera.

---

<sup>17</sup> COM(2016) 128.

problemas y dificultades de carácter jurídico en el sector del transporte por carretera, caracterizado por su gran movilidad, e indicó que la manera óptima de resolver esos problemas es aplicar una legislación específica para el sector del transporte por carretera. ***Hasta que se apliquen estas normas, seguirán teniendo vigencia las actuales Directivas 96/71/CE y 2014/67/UE relativas al transporte por carretera.***

---

<sup>17</sup> COM(2016) 128.

Or. nl

## **Enmienda 56** **Karima Delli, Terry Reintke**

### **Propuesta de Directiva** **Considerando 10**

#### *Texto de la Comisión*

(10) ***La Comisión, en su propuesta de 8 de marzo de 2016<sup>17</sup> para la revisión de la Directiva 96/71/CE, reconoció que la aplicación de esa Directiva plantea problemas y dificultades de carácter jurídico en el sector del transporte por carretera, caracterizado por su gran movilidad, e indicó que la manera óptima de resolver esos problemas es aplicar una legislación específica para el sector del transporte por carretera.***

---

<sup>17</sup> COM(2016)128.

#### *Enmienda*

(10) ***Durante la revisión en curso de la Directiva 96/71/CE, la manera óptima de resolver los problemas y dificultades de carácter jurídico en el sector del transporte por carretera, caracterizado por su gran movilidad, sigue siendo un interrogante que no han resuelto los legisladores. El objetivo de una legislación específica para el sector del transporte por carretera debe ser, por lo tanto, garantizar la protección de los trabajadores afectados a la vez que se garantiza la viabilidad de la aplicación.***

Or. en

## **Enmienda 57** **Evelyn Regner, Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume**



Balas, Rory Palmer, Michael Detjen, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 10 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(10 bis) Teniendo en cuenta el hecho de que faltan conductores en la Unión, las condiciones de trabajo deben mejorarse considerablemente a fin de hacer que esta profesión sea más atractiva.*

Or. en

**Enmienda 58**

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

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 11**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(11) Con el fin de garantizar una aplicación eficaz y proporcionada de la Directiva 96/71/CE en el sector del transporte por carretera, es necesario establecer normas sectoriales específicas que reflejen la particularidad de la gran movilidad de la mano de obra en el citado sector y que ofrezcan un equilibrio entre la protección social de los conductores y la libertad de los operadores para prestar servicios transfronterizos.*

*suprimido*

Or. en

**Enmienda 59**  
**Robert Rochefort**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 11**

*Texto de la Comisión*

(11) Con el fin de garantizar una aplicación eficaz y proporcionada de la Directiva 96/71/CE en el sector del transporte por carretera, es necesario establecer normas sectoriales específicas que reflejen la particularidad de la gran movilidad de la mano de obra en el citado sector y que ofrezcan un equilibrio entre la protección social de los conductores y la libertad de los operadores para prestar servicios transfronterizos.

*Enmienda*

(11) Con el fin de garantizar una aplicación eficaz y proporcionada de la Directiva 96/71/CE en el sector del transporte por carretera, es necesario establecer normas sectoriales específicas que reflejen la particularidad de la gran movilidad de la mano de obra en el citado sector y que ofrezcan un equilibrio entre la protección social de los conductores, la libertad de los operadores para prestar servicios transfronterizos **y la necesidad de instaurar una competencia leal para las empresas del sector. Las disposiciones relativas al desplazamiento de trabajadores de la Directiva 96/71/CE y sobre la garantía de cumplimiento de la Directiva 2014/67/UE, se aplican al sector de los transportes por carretera a menos que esta Directiva disponga lo contrario.**

Or. fr

**Enmienda 60**  
**Karima Delli, Terry Reintke**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 11**

*Texto de la Comisión*

(11) Con el fin de garantizar una aplicación eficaz y proporcionada de la Directiva 96/71/CE en el sector del transporte por carretera, es necesario **establecer normas sectoriales específicas que reflejen la particularidad de la gran movilidad de la mano de obra en el citado sector y que ofrezcan un equilibrio entre la protección social de los conductores y la libertad de los operadores para prestar servicios transfronterizos.**

*Enmienda*

(11) Con el fin de garantizar una aplicación eficaz y proporcionada de la Directiva 96/71/CE en el sector del transporte por carretera, es necesario **intensificar el cumplimiento de manera sustancial.**

Or. en

**Enmienda 61**  
**Jeroen Lenaers**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 11**

*Texto de la Comisión*

(11) Con el fin de garantizar una aplicación eficaz y proporcionada de la Directiva 96/71/CE en el sector del transporte por carretera, es necesario establecer normas sectoriales específicas que reflejen la particularidad de la gran movilidad de la mano de obra en el citado sector y que ofrezcan un equilibrio entre la protección social de los conductores y la libertad de los operadores para prestar servicios transfronterizos.

*Enmienda*

(11) Con el fin de garantizar una aplicación eficaz y proporcionada de la Directiva 96/71/CE en el sector del transporte por carretera, es necesario establecer normas sectoriales específicas que reflejen la particularidad de la gran movilidad de la mano de obra en el citado sector y que ofrezcan un equilibrio entre la protección social de los conductores y la libertad de los operadores para prestar servicios transfronterizos. ***Hasta que se apliquen estas normas, seguirán teniendo vigencia las actuales Directivas 96/71/CE y 2014/67/UE relativas al transporte por carretera.***

Or. nl

**Enmienda 62**  
**Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Jérôme Lavrilleux, Geoffroy Didier, Renaud Muselier, Franck Proust**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 11**

*Texto de la Comisión*

(11) Con el fin de garantizar una aplicación eficaz y proporcionada de la Directiva 96/71/CE en el sector del transporte por carretera, es necesario establecer normas sectoriales específicas que reflejen la particularidad de la gran movilidad de la mano de obra en el citado sector y que ofrezcan un equilibrio entre la protección social de los conductores y la libertad de los operadores para prestar

*Enmienda*

(11) Con el fin de garantizar una aplicación eficaz y proporcionada de la Directiva 96/71/CE en el sector del transporte por carretera, es necesario establecer normas sectoriales específicas que reflejen la particularidad de la gran movilidad de la mano de obra en el citado sector y que ofrezcan un equilibrio entre la protección social de los conductores, la libertad de los operadores para prestar

servicios transfronterizos.

servicios transfronterizos y **la necesidad de instaurar una competencia leal para las empresas del sector.**

Or. fr

### **Enmienda 63**

**Verónica Lope Fontagné**

#### **Propuesta de Directiva**

##### **Considerando 11**

###### *Texto de la Comisión*

(11) Con el fin de garantizar una aplicación eficaz y proporcionada de la Directiva 96/71/CE en el sector del transporte por carretera, es necesario establecer normas sectoriales específicas que reflejen la particularidad de la gran movilidad de la mano de obra en el citado sector y que ofrezcan un equilibrio entre la protección social de los conductores y la libertad de los operadores para prestar servicios transfronterizos.

###### *Enmienda*

(11) Con el fin de garantizar una aplicación eficaz y proporcionada de la Directiva 96/71/CE en el sector del transporte por carretera, es necesario establecer normas sectoriales específicas que reflejen la particularidad de la gran movilidad de la mano de obra en el citado sector y que ofrezcan un equilibrio entre la protección social de los conductores y la libertad de los operadores para prestar servicios transfronterizos, **respetando al mismo tiempo la libertad de establecimiento.**

Or. es

### **Enmienda 64**

**Georges Bach**

#### **Propuesta de Directiva**

##### **Considerando 11**

###### *Texto de la Comisión*

(11) Con el fin de garantizar una aplicación eficaz y proporcionada de la Directiva 96/71/CE en el sector del transporte por carretera, es necesario establecer normas sectoriales específicas que reflejen la particularidad de la gran movilidad de la mano de obra en el citado

###### *Enmienda*

(11) Con el fin de garantizar una aplicación eficaz y proporcionada de la Directiva 96/71/CE y **garantizar la competencia leal** en el sector del transporte por carretera, es necesario establecer normas sectoriales específicas que reflejen la particularidad de la gran movilidad de la

sector y que ofrezcan un equilibrio entre la protección social de los conductores y la libertad de los operadores para prestar servicios transfronterizos.

mano de obra en el citado sector y que ofrezcan un equilibrio entre la protección social de los conductores y la libertad de los operadores para prestar servicios transfronterizos.

Or. en

**Enmienda 65**  
**Karima Delli, Terry Reintke**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 12**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de un vínculo suficiente de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. Por consiguiente, procede establecer un umbral temporal superado el cual se deberán aplicar el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas remuneradas del Estado miembro de acogida en caso de transportes internacionales. Este umbral temporal no debe aplicarse a los transportes de cabotaje tal como se definen en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009<sup>18</sup> y (CE) n.º 1073/2009<sup>19</sup>, ya que todo el transporte se realiza en un Estado miembro de acogida. Como consecuencia de ello, el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas del Estado miembro de acogida deben aplicarse al cabotaje, con independencia de la frecuencia y la duración de los transportes realizados por un conductor.***

***suprimido***

---

<sup>18</sup> ***Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de***

14.11.2009, p. 72).

<sup>19</sup> *Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).*

Or. en

**Enmienda 66**  
**Claude Rolin**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 12**

*Texto de la Comisión*

(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de un vínculo suficiente de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. ***Por consiguiente, procede establecer un umbral temporal superado el cual se deberán aplicar el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas remuneradas del Estado miembro de acogida en caso de transportes internacionales. Este umbral temporal no debe aplicarse a los transportes de cabotaje tal como se definen en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009<sup>18</sup> y (CE) n.º 1073/2009<sup>19</sup>, ya que todo el transporte se realiza en un Estado miembro de acogida.*** Como consecuencia de ello, el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas del Estado miembro de acogida deben aplicarse ***al*** cabotaje, con independencia de la frecuencia y la duración de los transportes realizados por un conductor.

*Enmienda*

(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de un vínculo suficiente de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. Como consecuencia de ello, el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas del Estado miembro de acogida deben aplicarse ***a las operaciones de transporte internacional y de*** cabotaje, con independencia de la frecuencia y la duración de los transportes realizados por un conductor.

---

<sup>18</sup> *Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21*

*de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).*

*<sup>19</sup> Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).*

Or. fr

## **Enmienda 67**

**Emilian Pavel, Claudia Tapardel**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Considerando 12**

##### *Texto de la Comisión*

(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de un vínculo suficiente de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. Por consiguiente, *procede establecer un umbral temporal superado el cual se deberán aplicar el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas remuneradas del Estado miembro de acogida en caso de transportes internacionales. Este umbral temporal no debe aplicarse a los transportes de cabotaje tal como se definen en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009<sup>18</sup> y (CE) n.º 1073/2009<sup>19</sup>, ya que todo el transporte se realiza en un Estado miembro de acogida. Como consecuencia de ello, el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas del Estado miembro de acogida deben aplicarse al cabotaje, con independencia de la frecuencia y la duración de los transportes realizados por*

##### *Enmienda*

(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de un vínculo suficiente de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. Por consiguiente, *los* transportes internacionales, *así como* los transportes de cabotaje, *cuando tanto el conductor como el vehículo regresen al Estado miembro de establecimiento, no deben estar sujetos a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE, en caso de que se realicen en un umbral temporal determinado.*

un conductor.

---

<sup>18</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

<sup>19</sup> Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

Or. en

## Enmienda 68

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

### Propuesta de Directiva

#### Considerando 12

##### *Texto de la Comisión*

(12) *Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de un vínculo suficiente de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. Por consiguiente, procede establecer un umbral temporal superado el cual se deberán aplicar el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas remuneradas del Estado miembro de acogida en caso de transportes internacionales. Este umbral temporal no debe aplicarse a los transportes de cabotaje tal como se definen en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009<sup>18</sup> y (CE) n.º 1073/2009<sup>19</sup>, ya que todo el transporte se realiza en un Estado miembro de acogida. Como consecuencia de ello, el salario mínimo y las vacaciones anuales*

##### *Enmienda*

(12) *A tal fin, procede aplicar el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas remuneradas del Estado miembro de acogida tanto a los transportes internacionales como a los de cabotaje tal como se definen en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009<sup>18</sup> y (CE) n.º 1073/2009<sup>19</sup>, con independencia de la frecuencia y la duración de los transportes realizados por un conductor. En caso de que se realicen operaciones en varios Estados miembros el mismo día, se deberían aplicar las condiciones del Estado miembro más favorable para el conductor.*



**mínimas del Estado miembro de acogida deben aplicarse al cabotaje**, con independencia de la frecuencia y la duración de los transportes realizados por un conductor.

---

<sup>18</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

<sup>19</sup> Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

---

<sup>18</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

<sup>19</sup> Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

Or. it

## Enmienda 69

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

### Propuesta de Directiva Considerando 12

#### *Texto de la Comisión*

(12) ***Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de un vínculo suficiente de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. Por consiguiente, procede establecer un umbral temporal superado el cual se deberán aplicar el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas remuneradas del Estado miembro de acogida en caso de transportes internacionales. Este umbral temporal no debe aplicarse a los transportes de cabotaje tal como se definen en los Reglamentos***

#### *Enmienda*

(12) Los transportes de cabotaje tal como se definen en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009<sup>18</sup> y (CE) n.º 1073/2009<sup>19</sup> ***son prestaciones de servicios cubiertas por la Directiva 96/71/CE***, ya que el transporte se realiza ***en su totalidad*** en ***otro*** Estado miembro. Como consecuencia de ello, ***la retribución mínima*** y las vacaciones anuales mínimas del Estado miembro de acogida deben aplicarse al cabotaje, con independencia de la frecuencia y la duración de los transportes realizados por

(CE) n.º 1072/2009<sup>18</sup> y (CE) n.º 1073/2009<sup>19</sup>, ya que *todo* el transporte se realiza en *un* Estado miembro *de acogida*. Como consecuencia de ello, *el salario mínimo* y las vacaciones anuales mínimas del Estado miembro de acogida deben aplicarse al cabotaje, con independencia de la frecuencia y la duración de los transportes realizados por un conductor.

---

<sup>18</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

<sup>19</sup> Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

un conductor.

---

<sup>18</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

<sup>19</sup> Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

Or. en

## **Enmienda 70** **Michaela Šojdrová**

### **Propuesta de Directiva** **Considerando 12**

#### *Texto de la Comisión*

(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de un vínculo suficiente de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. Por consiguiente, procede establecer un umbral temporal superado el cual se deberán aplicar el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas remuneradas del Estado miembro de

#### *Enmienda*

(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de un vínculo suficiente de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. Por consiguiente, procede establecer un umbral temporal superado el cual se deberán aplicar el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas remuneradas del Estado miembro de

acogida en caso de transportes internacionales. Este umbral temporal no debe aplicarse a los transportes de cabotaje tal como se definen en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009<sup>18</sup> y (CE) n.º 1073/2009<sup>19</sup>, ya que todo el transporte se realiza en un Estado miembro de acogida. Como consecuencia de ello, el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas del Estado miembro de acogida deben aplicarse al cabotaje, con independencia de la frecuencia y la duración de los transportes realizados por un conductor.

acogida en caso de transportes internacionales. Este umbral temporal no debe aplicarse a los transportes de cabotaje tal como se definen en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009<sup>18</sup> y (CE) n.º 1073/2009<sup>19</sup>, ya que todo el transporte se realiza en un Estado miembro de acogida. Como consecuencia de ello, el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas del Estado miembro de acogida deben aplicarse al cabotaje, con independencia de la frecuencia y la duración de los transportes realizados por un conductor. ***El umbral temporal debe definirse de forma que permita a una cantidad razonable de conductores desplazados en el marco de transportes internacionales no superarlo. Un umbral demasiado bajo sería desproporcionado y contrario a la libertad de prestar servicios.***

---

<sup>18</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

<sup>19</sup> Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

---

<sup>18</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

<sup>19</sup> Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

Or. en

### *Justificación*

*Tres días es demasiado poco y, por tanto, desproporcionado y perjudicial para libertad de prestar servicios. Asimismo, podría incitar a los operadores de transporte a cambiar la planificación de rutas para no superar el umbral, lo que podría dar lugar a un tráfico excesivo en rutas no adecuadas y al deterioro de la calidad de las carreteras, así como tener implicaciones sobre otros intereses generales, como la seguridad vial. También podría incrementar el falso autoempleo.*

**Enmienda 71**  
**Sofia Ribeiro**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 12**

*Texto de la Comisión*

(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de un vínculo suficiente de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. Por consiguiente, procede ***establecer un umbral temporal superado el cual se deberán aplicar el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas remuneradas del Estado miembro de acogida en caso de transportes internacionales. Este umbral temporal no debe aplicarse a los transportes de cabotaje tal como se definen en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009<sup>18</sup> y (CE) n.º 1073/2009<sup>19</sup>, ya que todo el transporte se realiza en un Estado miembro de acogida. Como consecuencia de ello, el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas del Estado miembro de acogida deben aplicarse al cabotaje, con independencia de la frecuencia y la duración de los transportes realizados por un conductor.***

---

<sup>18</sup> ***Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).***

<sup>19</sup> ***Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se***

*Enmienda*

(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de un vínculo suficiente de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. Por consiguiente, procede ***pagar una dieta no inferior al salario mínimo del Estado miembro de acogida, siempre que la permanencia en dicho Estado miembro no sea inferior a medio día<sup>18 bis</sup>. En el caso del cabotaje, se deberán aplicar, al menos, el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas del Estado miembro de acogida, con independencia de la frecuencia y la duración de los transportes realizados por un conductor.***

---

<sup>18 bis</sup> ***Un período de trabajo diario inferior a seis horas realizado en el territorio de un Estado miembro de acogida.***

*establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).*

Or. pt

## Enmienda 72

Ádám Kósa, Csaba Sógor, Andor Deli

### Propuesta de Directiva Considerando 12

#### *Texto de la Comisión*

(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de un vínculo suficiente de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. ***Por consiguiente, procede establecer un umbral temporal superado el cual se deberán aplicar el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas remuneradas del Estado miembro de acogida en caso de transportes internacionales. Este umbral temporal no debe aplicarse a los transportes de cabotaje tal como se definen en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009<sup>18</sup> y (CE) n.º 1073/2009<sup>19</sup>, ya que todo el transporte se realiza en un Estado miembro de acogida. Como consecuencia de ello, el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas del Estado miembro de acogida deben aplicarse al cabotaje, con independencia de la frecuencia y la duración de los transportes realizados por un conductor.***

---

<sup>18</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de

#### *Enmienda*

(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de un vínculo suficiente de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. ***Las operaciones de tránsito y los transportes internacionales tal como se definen en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009<sup>18</sup> y (CE) n.º 1073/2009<sup>19</sup> no deben estar sujetos a la Directiva 96/71/CE ni a la Directiva 2014/67/UE, ya que no existe una competencia directa con las empresas nacionales en caso de tránsito y de transporte internacional y existe un vínculo claro del conductor con el Estado miembro de establecimiento de la empresa.***

---

<sup>18</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de

14.11.2009, p. 72).

<sup>19</sup> Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

14.11.2009, p. 72).

<sup>19</sup> Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

Or. en

### Enmienda 73 Georges Bach

#### Propuesta de Directiva Considerando 12

##### *Texto de la Comisión*

(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de un vínculo *suficiente* de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. *Por consiguiente, procede establecer un umbral temporal superado el cual se deberán aplicar el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas remuneradas del Estado miembro de acogida en caso de transportes internacionales. Este umbral temporal no debe aplicarse a los transportes de cabotaje tal como se definen en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009<sup>18</sup> y (CE) n.º 1073/2009<sup>19</sup>, ya que todo el transporte se realiza en un* Estado miembro de acogida. Como consecuencia de ello, el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas del Estado miembro de acogida deben aplicarse *al* cabotaje, con independencia de la frecuencia y la duración de los transportes realizados por un conductor.

---

<sup>18</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21

##### *Enmienda*

(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto *simple y comprensible* de un vínculo de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. *Dicho vínculo debe caracterizarse por al menos una operación comercial de carga o descarga en el territorio del* Estado miembro de acogida. Como consecuencia de ello, el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas del Estado miembro de acogida deben aplicarse *a las operaciones de transporte internacional y de* cabotaje, *tal como se definen en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009<sup>18</sup> y (CE) n.º 1073/2009<sup>19</sup>, con independencia de la frecuencia y la duración de los transportes realizados por un conductor.*

---

<sup>18</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21

de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

<sup>19</sup> Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

<sup>19</sup> Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

Or. fr

#### Enmienda 74

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

#### Propuesta de Directiva Considerando 12

##### *Texto de la Comisión*

(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de *un* vínculo *suficiente* de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. *Por consiguiente, procede establecer un umbral temporal superado el cual se deberán aplicar el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas remuneradas del Estado miembro de acogida en caso de transportes internacionales. Este umbral temporal no debe aplicarse a los transportes de cabotaje tal como se definen en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009<sup>18</sup> y (CE) n.º 1073/2009<sup>19</sup>, ya que todo el transporte se realiza en un* Estado miembro de acogida. *Como consecuencia de ello*, el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas del Estado miembro de acogida deben aplicarse *al* cabotaje, con independencia de la frecuencia y la

##### *Enmienda*

(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto *simple y comprensible* de vínculo de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. *Dicho vínculo debe caracterizarse por al menos una operación comercial de carga o descarga en el territorio del* Estado miembro de acogida. *Por otra parte*, el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas del Estado miembro de acogida deben aplicarse *a las operaciones de transporte internacional y de* cabotaje, *tal como se definen en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009<sup>18</sup> y (CE) n.º 1073/2009<sup>19</sup>*, con independencia de la frecuencia y la duración de los transportes realizados por un conductor.

duración de los transportes realizados por un conductor.

---

<sup>18</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

<sup>19</sup> Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

---

<sup>18</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

<sup>19</sup> Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

Or. fr

## Enmienda 75 Ole Christensen

### Propuesta de Directiva Considerando 12

#### *Texto de la Comisión*

(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de un vínculo suficiente ***de los conductores con el territorio de un*** Estado miembro ***de acogida***. Por consiguiente, procede establecer ***un umbral temporal superado el cual se deberán aplicar el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas remuneradas del*** Estado miembro ***de acogida en caso de*** transportes internacionales. ***Este umbral temporal no debe aplicarse a los*** transportes de cabotaje tal como se definen en ***los Reglamentos*** (CE) n.º 1072/2009<sup>18</sup> y (CE) n.º 1073/2009<sup>19</sup>, ***ya que*** todo el transporte ***se realiza en un Estado miembro de acogida. Como consecuencia de ello, el***

#### *Enmienda*

(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de un vínculo suficiente ***entre el transporte y el*** Estado miembro ***en el que está registrado el operador de transporte***. Por consiguiente, procede establecer ***que solo los transportes internacionales que comiencen y terminen en el*** Estado miembro ***en el que el operador de transporte está registrado deben estar exentos de la aplicación de las letras b) y c) de la Directiva 96/71/CE. El resto de*** transportes internacionales y ***de*** transportes de cabotaje tal como se definen en ***el Reglamento*** (CE) n.º 1072/2009<sup>18</sup> ***deben regirse conforme a las letras b) y c) de la Directiva 96/71/CE durante*** todo el



***salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas del Estado miembro de acogida deben aplicarse al cabotaje, con independencia de la frecuencia y la duración de los transportes realizados por un conductor.***

---

<sup>18</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

<sup>19</sup> ***Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).***

transporte.

---

<sup>18</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

Or. en

## **Enmienda 76** **Jeroen Lenaers**

### **Propuesta de Directiva** **Considerando 12**

#### *Texto de la Comisión*

(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de un vínculo suficiente de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. Por consiguiente, procede establecer un umbral temporal superado el cual se deberán aplicar ***el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas remuneradas*** del Estado miembro de acogida en caso de transportes internacionales. Este umbral temporal no debe aplicarse a los transportes de cabotaje tal como se definen en los Reglamentos

#### *Enmienda*

(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de un vínculo suficiente de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. Por consiguiente, procede establecer un umbral temporal superado el cual se deberán aplicar ***las condiciones laborales básicas, tal como establece el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 96/71/CE***, del Estado miembro de acogida en caso de transportes internacionales. Este umbral temporal no debe aplicarse a los transportes de cabotaje tal como se definen

(CE) n.º 1072/2009<sup>18</sup> y (CE) n.º 1073/2009<sup>19</sup>, ya que todo el transporte se realiza en un Estado miembro de acogida. Como consecuencia de ello, *el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas* del Estado miembro de acogida deben aplicarse al cabotaje, con independencia de la frecuencia y la duración de los transportes realizados por un conductor.

---

<sup>18</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

<sup>19</sup> Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009<sup>18</sup> y (CE) n.º 1073/2009<sup>19</sup>, ya que todo el transporte se realiza en un Estado miembro de acogida. Como consecuencia de ello, *las condiciones laborales básicas, tal como establece el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 96/71/CE*, del Estado miembro de acogida deben aplicarse al cabotaje, con independencia de la frecuencia y la duración de los transportes realizados por un conductor.

---

<sup>18</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

<sup>19</sup> Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

Or. nl

## **Enmienda 77**

**Verónica Lope Fontagné**

### **Propuesta de Directiva** **Considerando 12**

#### *Texto de la Comisión*

(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de un vínculo suficiente de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. Por consiguiente, procede establecer un umbral temporal superado el cual se deberán aplicar el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas

#### *Enmienda*

(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de un vínculo suficiente de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. Por consiguiente, procede establecer un umbral temporal superado el cual se deberán aplicar el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas

remuneradas del Estado miembro de acogida en caso de transportes internacionales. Este umbral temporal **no** debe aplicarse a los transportes de cabotaje tal como se definen en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009<sup>18</sup> y (CE) n.º 1073/2009<sup>19</sup>, ya que todo el transporte se realiza en un Estado miembro de acogida. Como consecuencia de ello, el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas del Estado miembro de acogida deben aplicarse al cabotaje, **con independencia de la frecuencia y la duración de los transportes realizados por un conductor.**

---

<sup>18</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

<sup>19</sup> **Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).**

remuneradas del Estado miembro de acogida en caso de transportes internacionales. Este umbral temporal debe aplicarse a los transportes de cabotaje tal como se definen en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009<sup>18</sup>, ya que todo el transporte se realiza en un Estado miembro de acogida. Como consecuencia de ello, el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas del Estado miembro de acogida deben aplicarse al cabotaje **una vez que se haya superado dicho umbral.**

---

<sup>18</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

Or. es

## **Enmienda 78**

**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Considerando 12**

#### *Texto de la Comisión*

(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de un vínculo suficiente de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. Por consiguiente, procede

#### *Enmienda*

(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de un vínculo suficiente de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. Por consiguiente, procede

establecer un umbral temporal superado el cual se deberán aplicar el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas remuneradas del Estado miembro de acogida en caso de transportes internacionales. Este umbral temporal no debe aplicarse a los transportes de cabotaje tal como se definen en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009<sup>18</sup> y (CE) n.º 1073/2009<sup>19</sup>, ya que todo el transporte se realiza en un Estado miembro de acogida. Como consecuencia de ello, *el salario mínimo* y las vacaciones anuales mínimas del Estado miembro de acogida deben aplicarse al cabotaje, con independencia de la frecuencia y la duración de los transportes realizados por un conductor.

---

<sup>18</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

<sup>19</sup> Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

establecer un umbral temporal superado el cual se deberán aplicar el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas remuneradas del Estado miembro de acogida en caso de transportes internacionales. Este umbral temporal no debe aplicarse a los transportes de cabotaje tal como se definen en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009<sup>18</sup> y (CE) n.º 1073/2009<sup>19</sup>, ya que todo el transporte se realiza en un Estado miembro de acogida. Como consecuencia de ello, *la remuneración mínima, las dietas, las vacaciones anuales mínimas y cualquier otra disposición social* del Estado miembro de acogida deben aplicarse al cabotaje, con independencia de la frecuencia y la duración de los transportes realizados por un conductor.

---

<sup>18</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

<sup>19</sup> Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

Or. fr

**Enmienda 79**  
**Robert Rochefort**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 12**

(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de **un vínculo suficiente** de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. **Por consiguiente, procede establecer un umbral temporal superado el cual se deberán aplicar el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas remuneradas del Estado miembro de acogida en caso de transportes internacionales. Este umbral temporal no debe aplicarse a los transportes de cabotaje tal como se definen en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009<sup>18</sup> y (CE) n.º 1073/2009<sup>19</sup>, ya que todo el transporte se realiza en un Estado miembro de acogida. Como consecuencia de ello, el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas del Estado miembro de acogida deben aplicarse al cabotaje, con independencia de la frecuencia y la duración de los transportes realizados por un conductor.**

(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto **simple y comprensible** de vínculo de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. **Dicho vínculo debe caracterizarse por al menos una operación comercial de carga o descarga en el territorio del Estado miembro de acogida. Por otra parte y a fin de suprimir cualquier incertidumbre o complicación para los Estados miembros y las empresas y evitar cualquier disparidad entre los trabajadores, conviene aplicar el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas del Estado miembro de acogida a las operaciones de transporte internacional y de cabotaje, tal como se definen en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009<sup>18</sup> y (CE) n.º 1073/2009<sup>19</sup>, con independencia de la frecuencia y la duración de los transportes realizados por un conductor.**

<sup>18</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

<sup>19</sup> Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

<sup>18</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

<sup>19</sup> Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

Or. fr

**Enmienda 80**  
**Anthea McIntyre**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 12**

*Texto de la Comisión*

(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de un vínculo suficiente de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. Por consiguiente, procede establecer un umbral temporal superado el cual se deberán aplicar el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas remuneradas del Estado miembro de acogida en caso de transportes internacionales. Este umbral temporal no debe aplicarse a los transportes de cabotaje tal como se definen en **los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009<sup>18</sup> y (CE) n.º 1073/2009<sup>19</sup>**, ya que todo el transporte se realiza en un Estado miembro de acogida. Como consecuencia de ello, el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas del Estado miembro de acogida deben aplicarse al cabotaje, con independencia de la frecuencia y la duración de los transportes realizados por un conductor.

---

<sup>18</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

<sup>19</sup> **Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).**

*Enmienda*

(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de un vínculo suficiente de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. Por consiguiente, procede establecer un umbral temporal **proporcionado y realista** superado el cual se deberán aplicar el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas remuneradas del Estado miembro de acogida en caso de transportes internacionales. Este umbral temporal no debe aplicarse a los transportes de cabotaje tal como se definen en **el Reglamento (CE) n.º 1072/2009<sup>18</sup>**, ya que todo el transporte se realiza en un Estado miembro de acogida. Como consecuencia de ello, el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas del Estado miembro de acogida deben aplicarse al cabotaje, con independencia de la frecuencia y la duración de los transportes realizados por un conductor.

---

<sup>18</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

**Enmienda 81**  
**Danuta Jazłowiecka**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 12**

*Texto de la Comisión*

(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de un vínculo suficiente de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. Por consiguiente, procede establecer un umbral temporal superado el cual se deberán aplicar el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas remuneradas del Estado miembro de acogida en caso de transportes internacionales. Este umbral temporal no debe aplicarse a los transportes de cabotaje tal como se definen en *los Reglamentos* (CE) n.º 1072/2009<sup>18</sup> y (CE) n.º 1073/2009<sup>19</sup>, ya que todo el transporte se realiza en un Estado miembro de acogida. Como consecuencia de ello, el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas del Estado miembro de acogida deben aplicarse al cabotaje, con independencia de la frecuencia y la duración de los transportes realizados por un conductor.

---

<sup>18</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

<sup>19</sup> *Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de*

*Enmienda*

(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de un vínculo suficiente de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. Por consiguiente, procede establecer un umbral temporal superado el cual se deberán aplicar el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas remuneradas del Estado miembro de acogida en caso de transportes internacionales. Este umbral temporal no debe aplicarse a los transportes de cabotaje tal como se definen en *el Reglamento* (CE) n.º 1072/2009<sup>18</sup>, ya que todo el transporte se realiza en un Estado miembro de acogida. Como consecuencia de ello, el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas del Estado miembro de acogida deben aplicarse al cabotaje, con independencia de la frecuencia y la duración de los transportes realizados por un conductor.

---

<sup>18</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

*autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).*

Or. en

### *Justificación*

*Las empresas de transporte de pasajeros por carretera se verán especialmente afectadas por las medidas que tengan como primer objetivo resolver los problemas resultantes del transporte de mercancías. Cuando se transporta a pasajeros/turistas, los operadores de transporte de pasajeros no suelen competir con los operadores locales, ya que solo están a disposición de sus pasajeros. En consecuencia, el transporte de pasajeros debe excluirse del ámbito de aplicación de la presente Directiva.*

### **Enmienda 82**

**Ádám Kósa, Csaba Sógor, Andor Deli**

### **Propuesta de Directiva**

**Considerando 12 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(12 bis) Debe aplicarse un umbral temporal a los transportes de cabotaje tal como se definen en los Reglamentos (UE) n.º 1072/2009<sup>1 bis</sup> y (UE) n.º 1073/2009<sup>1 ter</sup>, ya que todo el transporte se realiza en un Estado miembro de acogida. Como consecuencia de ello, el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas del Estado miembro de acogida deben aplicarse superado el umbral temporal estipulado en el artículo 8, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 1072/2009.**

---

<sup>1 bis</sup> **Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).**

<sup>1 ter</sup> **Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se**



*establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).*

Or. en

**Enmienda 83**  
**Danuta Jazlowiecka**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 12 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(12 bis) Debido a sus particularidades y a la falta de un vínculo suficiente del conductor con el territorio del Estado miembro de acogida, las operaciones de tránsito deben quedar fuera del ámbito de aplicación de la presente Directiva. Debe aplicarse la misma excepción en lo que atañe al transporte en regiones transfronterizas, llevado a cabo por operadores de transporte procedentes de esas regiones, dentro de una distancia de cien kilómetros desde la frontera.*

Or. en

*Justificación*

*Aplicar las normas sobre desplazamiento a los transportes llevados a cabo de forma permanente en regiones transfronterizas afectaría negativamente a las pequeñas y medianas empresas. En este caso, los conductores no se desplazan grandes distancias, descansan, comen y duermen en casa. Las operaciones de tránsito no satisfacen las características aplicables al desplazamiento, por tanto, deben quedar fuera del ámbito de aplicación de la presente Directiva. Los operadores de transporte que lleven a cabo operaciones de tránsito a través de Estados miembros no entran en competencia directa con los operadores locales.*

**Enmienda 84**  
**Verónica Lope Fontagné**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 12 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(12 bis)** *Dada la falta de relación existente en las operaciones de tránsito entre el conductor y el Estado miembro en el que circula, éstas deben quedar excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva.*

Or. es

**Enmienda 85**  
**Emilian Pavel, Claudia Tapardel**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 12 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(12 bis)** *Las operaciones de transporte de tránsito no estarán sujetas a las Directivas 96/71/CE y 2014/67/UE.*

Or. en

**Enmienda 86**  
**Danuta Jazłowiecka**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 13**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

(13) Con objeto de garantizar un control eficaz y eficiente del cumplimiento de las normas sectoriales específicas sobre el desplazamiento de trabajadores y evitar unas cargas administrativas desproporcionadas para el sector de los operadores no residentes, deben establecerse requisitos administrativos y de control específicos en el sector del transporte por carretera, aprovechando al máximo instrumentos de control como el

(13) Con objeto de garantizar un control eficaz y eficiente del cumplimiento de las normas sectoriales específicas sobre el desplazamiento de trabajadores y evitar unas cargas administrativas desproporcionadas para el sector de los operadores no residentes, deben establecerse requisitos administrativos y de control específicos en el sector del transporte por carretera, aprovechando al máximo instrumentos de control como el

tacógrafo digital.

tacógrafo digital. ***Hacen falta controles más selectivos y eficaces, por tanto, debe hacerse una distinción clara entre los controles en carretera y los controles en los locales. Ello permitirá también multiplicar el número de controles y reducir al mismo tiempo las cargas administrativas.***

Or. en

## **Enmienda 87**

**Ádám Kósa, Csaba Sógor, Andor Deli**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Considerando 13**

##### *Texto de la Comisión*

(13) Con objeto de garantizar un control eficaz y eficiente del cumplimiento de las normas sectoriales específicas sobre el desplazamiento de trabajadores y evitar unas cargas administrativas desproporcionadas para el sector de los operadores no residentes, deben establecerse requisitos administrativos y de control específicos en el sector del transporte por carretera, aprovechando al máximo instrumentos de control como el tacógrafo digital.

##### *Enmienda*

(13) Con objeto de garantizar un control eficaz y eficiente del cumplimiento de las normas sectoriales específicas sobre el desplazamiento de trabajadores y evitar unas cargas administrativas desproporcionadas para el sector de los operadores no residentes ***y los conductores en calidad de trabajadores muy móviles, el Sistema de Información del Mercado Interior (IMI), establecido en virtud del Reglamento (UE) n.º 1024/2012, debe usarse para intercambiar información entre Estados miembros*** y deben establecerse ***modelos de documentos estandarizados junto con*** requisitos administrativos y de control específicos ***no gravosos también*** en el sector del transporte por carretera, aprovechando al máximo instrumentos de control como el tacógrafo digital.

Or. en

## **Enmienda 88**

**Robert Rochefort**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 13**

*Texto de la Comisión*

(13) Con objeto de garantizar un control eficaz y eficiente del cumplimiento de las normas sectoriales específicas sobre el desplazamiento de trabajadores y evitar unas cargas administrativas desproporcionadas para el sector de los operadores no residentes, deben establecerse requisitos administrativos y de control específicos en el sector del transporte por carretera, *aprovechando al máximo* instrumentos de control *como el* tacógrafo *digital*.

*Enmienda*

(13) Con objeto de garantizar un control eficaz y eficiente del cumplimiento de las normas sectoriales específicas sobre el desplazamiento de trabajadores y evitar unas cargas administrativas desproporcionadas para el sector de los operadores no residentes, deben establecerse requisitos administrativos y de control específicos en el sector del transporte por carretera. *El refuerzo de los instrumentos de control y, más en general, la implantación generalizada del tacógrafo inteligente, deberán efectuarse en el plazo más breve posible a fin de mejorar de forma significativa el control de las normas en materia de desplazamiento de los conductores en el marco de las operaciones de transporte internacional y de cabotaje.*

Or. fr

**Enmienda 89**

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

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 13**

*Texto de la Comisión*

(13) Con objeto de garantizar un control eficaz y eficiente del cumplimiento de las normas sectoriales específicas sobre el desplazamiento de trabajadores y evitar unas cargas administrativas desproporcionadas para el sector de los operadores no residentes, deben establecerse requisitos administrativos y de control específicos en el sector del transporte por carretera, *aprovechando al máximo instrumentos de control como el*

*Enmienda*

(13) Con objeto de garantizar un control eficaz y eficiente del cumplimiento de las normas sectoriales específicas sobre el desplazamiento de trabajadores y evitar unas cargas administrativas desproporcionadas para el sector de los operadores no residentes, deben establecerse requisitos administrativos y de control específicos en el sector del transporte por carretera. *La implantación generalizada y en el plazo más breve*

tacógrafo *digital*.

*posible del tacógrafo inteligente constituye una condición esencial para la eficiencia y la eficacia del control de las normas en materia de desplazamiento de los conductores en el marco de las operaciones de transporte internacional y de cabotaje*

Or. fr

**Enmienda 90**  
**Anthea McIntyre**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 13**

*Texto de la Comisión*

(13) Con objeto de garantizar un control eficaz y eficiente del cumplimiento de las normas sectoriales específicas sobre el desplazamiento de trabajadores y evitar unas cargas administrativas desproporcionadas para el sector de los operadores no residentes, deben establecerse requisitos administrativos y de control específicos en el sector del transporte por carretera, aprovechando al máximo instrumentos de control como el tacógrafo digital.

*Enmienda*

(13) Con objeto de garantizar un control eficaz y eficiente del cumplimiento de las normas sectoriales específicas sobre el desplazamiento de trabajadores y evitar unas cargas administrativas desproporcionadas para el sector de los operadores no residentes, deben establecerse requisitos administrativos y de control específicos en el sector del transporte por carretera, aprovechando al máximo instrumentos de control *existentes* como el tacógrafo digital. *En línea con el principio de proporcionalidad, los requisitos de control adicionales deben aplicarse en los locales del operador y no durante otros controles en carretera.*

Or. en

**Enmienda 91**  
**Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 13**

*Texto de la Comisión*

(13) Con objeto de garantizar un control eficaz y eficiente del cumplimiento de las normas sectoriales específicas sobre el desplazamiento de trabajadores y evitar unas cargas administrativas desproporcionadas para el sector de los operadores no residentes, deben establecerse requisitos administrativos y de control específicos en el sector del transporte por carretera, aprovechando al máximo instrumentos de control como el tacógrafo *digital*.

*Enmienda*

(13) Con objeto de garantizar un control eficaz y eficiente del cumplimiento de las normas sectoriales específicas sobre el desplazamiento de trabajadores y evitar unas cargas administrativas desproporcionadas para el sector de los operadores no residentes, deben establecerse requisitos administrativos y de control específicos en el sector del transporte por carretera, aprovechando al máximo instrumentos de control como el ***Sistema de Información del Mercado Interior (IMI), el portal GNSS para el transporte por carretera y el tacógrafo inteligente.***

Or. it

**Enmienda 92**

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

**Propuesta de Directiva**

**Considerando 13**

*Texto de la Comisión*

(13) Con objeto de garantizar un control eficaz y eficiente del cumplimiento de ***las normas sectoriales específicas sobre el desplazamiento de trabajadores*** y evitar unas cargas administrativas desproporcionadas para el sector de los operadores no residentes, deben establecerse requisitos administrativos y de control específicos en el sector del transporte por carretera, aprovechando al máximo instrumentos de control como el tacógrafo digital.

*Enmienda*

(13) Con objeto de garantizar un control eficaz y eficiente del cumplimiento de ***la Directiva 96/71/CE en el sector del transporte*** y evitar unas cargas administrativas desproporcionadas para el sector de los operadores no residentes, deben establecerse requisitos administrativos y de control específicos en el sector del transporte por carretera, aprovechando al máximo instrumentos de control como el tacógrafo digital, ***cuya introducción será obligatoria a más tardar el 2 de enero de 2020.***

Or. en

**Enmienda 93**  
**Jeroen Lenaers**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 13**

*Texto de la Comisión*

(13) Con objeto de garantizar un control eficaz y eficiente del cumplimiento de las normas sectoriales específicas sobre el desplazamiento de trabajadores y evitar unas cargas administrativas desproporcionadas para el sector de los operadores no residentes, deben establecerse requisitos administrativos y de control específicos en el sector del transporte por carretera, aprovechando al máximo instrumentos de control como el tacógrafo *digital*.

*Enmienda*

(13) Con objeto de garantizar un control eficaz y eficiente del cumplimiento de las normas sectoriales específicas sobre el desplazamiento de trabajadores y evitar unas cargas administrativas desproporcionadas para el sector de los operadores no residentes, deben establecerse *formularios normalizados, elaborados por la Comisión, y requisitos administrativos y de control específicos y simplificados* en el sector del transporte por carretera, aprovechando al máximo instrumentos de control como el tacógrafo *inteligente*.

Or. nl

**Enmienda 94**  
**Sofia Ribeiro**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 13**

*Texto de la Comisión*

(13) Con objeto de garantizar un control eficaz y eficiente del cumplimiento de las normas sectoriales específicas sobre el desplazamiento de trabajadores y evitar unas cargas administrativas desproporcionadas para el sector de los operadores no residentes, deben establecerse requisitos administrativos y de control específicos en el sector del transporte por carretera, aprovechando al máximo instrumentos de control como el tacógrafo digital.

*Enmienda*

(13) Con objeto de garantizar un control eficaz y eficiente del cumplimiento de las normas sectoriales específicas sobre el desplazamiento de trabajadores y evitar unas cargas administrativas desproporcionadas para el sector de los operadores no residentes, deben establecerse *formularios normalizados, elaborados por la Comisión, y requisitos administrativos y de control específicos en el sector del transporte por carretera, aprovechando al máximo instrumentos de control como el tacógrafo digital*.

Or. pt

**Enmienda 95**  
**Karima Delli, Terry Reintke**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 13**

*Texto de la Comisión*

(13) Con objeto de garantizar un control eficaz y eficiente del cumplimiento de las normas sectoriales específicas sobre el desplazamiento de trabajadores y **evitar unas cargas administrativas desproporcionadas para el sector de los operadores no residentes**, deben establecerse requisitos administrativos y de control **específicos** en el sector del transporte por carretera, aprovechando al máximo instrumentos de control como el tacógrafo digital.

*Enmienda*

(13) Con objeto de garantizar un control eficaz y eficiente del cumplimiento de las normas sectoriales específicas sobre el desplazamiento de trabajadores, deben establecerse requisitos administrativos y de control **sólidos y claros de acuerdo con la Directiva 2014/67/CE** en el sector del transporte por carretera, aprovechando al máximo instrumentos de control como el tacógrafo digital.

Or. en

**Enmienda 96**  
**Emilian Pavel, Claudia Tapardel**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 13 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(13 bis) Deben evitarse las prácticas del sistema de empresas filiales conforme a las cuales la empresa matriz en un país específico recauda la mayor parte de los beneficios, dejando pocos recursos a las empresas de transporte filiales en otros países aunque la mayor parte de la facturación se derive del negocio del transporte, ya que dichas prácticas pueden dar lugar a desigualdades y a una transferencia desproporcionada de beneficios entre los Estados miembros, dejando en una situación de desventaja al Estado miembro en el que se ubica la filial; como consecuencia negativa en el plano social, los ingresos de los**



*conductores en los países en los que se ubican las filiales se mantienen en un nivel inferior; con objeto de luchar contra posibles ventajas competitivas injustas en el sector del transporte por carretera, dichas prácticas tienen que analizarse pormenorizadamente y evitarse.*

Or. en

#### **Enmienda 97**

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

#### **Propuesta de Directiva**

**Considerando 13 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(13 bis) Deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución a fin de garantizar unas condiciones uniformes de aplicación del Reglamento (UE) n.º 165/2014 y elaborar un modelo de nómina común para los conductores que efectúan operaciones de desplazamiento. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo.*

Or. it

#### **Enmienda 98**

**Danuta Jazłowiecka**

#### **Propuesta de Directiva**

**Considerando 13 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(13 bis) En caso de un control de actividades sustantivas, cualquier posible aplicación del artículo 4, apartado 2, letras d) y e) en especial, de la Directiva sobre garantía de cumplimiento*

*2014/67/UE debe tener en cuenta las características específicas del sector del transporte. Ello debe analizarse junto con el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 1071/2009 sobre las condiciones relativas al requisito de establecimiento.*

Or. en

*Justificación*

*El artículo 4 de la Directiva sobre garantía de cumplimiento prevé elementos que habrán de controlarse a fin de determinar si la empresa lleva a cabo en realidad actividades sustantivas distintas de la mera gestión interna o las actividades administrativas. El análisis de estos elementos debe tener en cuenta las características específicas del sector del transporte internacional.*

**Enmienda 99**

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

**Propuesta de Directiva**

**Considerando 13 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(13 ter) A fin de garantizar el pleno respeto de la legislación social y en espera de la institución de la autoridad europea del trabajo, conviene que las autoridades de control competentes tengan acceso a todos los datos transmitidos a través del IMI y del portal GNSS y los verifiquen.*

Or. it

**Enmienda 100**

**Kosma Zlotowski, Czesław Hoc, Zdzisław Krasnodębski, Richard Sulík**

**Propuesta de Directiva**

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

Directiva 2006/22/CE

Artículo 2 – apartado 1 – párrafo 1

*Texto en vigor*

*Enmienda*

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

Los Estados miembros organizarán un sistema de controles regulares y apropiados, de aplicación correcta y coherente, tal como se contempla en el artículo 1, tanto en carretera como en los locales de las empresas de todas las categorías de transporte.

«Los Estados miembros organizarán un sistema de controles regulares y apropiados, de aplicación correcta y coherente, tal como se contempla en el artículo 1, tanto en carretera como en los locales de las empresas de todas las categorías de transporte. **Además, los controles del cumplimiento de las disposiciones de la Directiva 2002/15/CE deben limitarse a controles en los locales de las empresas.»**

Or. en

**Enmienda 101**  
**Anthea McIntyre**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra a**  
Directiva 2006/22/CE  
Artículo 2 – apartado 1 – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

«Dichos controles abarcarán cada año una muestra amplia y representativa de los trabajadores móviles, conductores, empresas y vehículos objeto de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 y de los trabajadores móviles y conductores objeto de la Directiva 2002/15/CE.»

*Enmienda*

«Dichos controles abarcarán cada año una muestra amplia y representativa de los trabajadores móviles, conductores, empresas y vehículos objeto de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 y de los trabajadores móviles y conductores objeto de la Directiva 2002/15/CE, **y se desarrollarán en los locales de los operadores.»**

Or. en

**Enmienda 102**  
**Krzysztof Hetman, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Marek Plura, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra a**  
Directiva 2006/22/CE  
Artículo 2 – apartado 1 – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

«Dichos controles abarcarán cada año una muestra amplia y representativa de los trabajadores móviles, conductores, empresas y vehículos objeto de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 y de los trabajadores móviles y conductores objeto de la Directiva 2002/15/CE.»

*Enmienda*

«Dichos controles abarcarán cada año una muestra amplia y representativa de los trabajadores móviles, conductores, empresas y vehículos objeto de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 y, **en caso de controles en los locales**, de los trabajadores móviles y conductores objeto de la Directiva 2002/15/CE.»

Or. en

*Justificación*

*No se puede controlar en carretera el tiempo de trabajo.*

**Enmienda 103**

**Danuta Jazłowiecka**

**Propuesta de Directiva**

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

Directiva 2006/22/CE

Artículo 2 – apartado 1 – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

«Dichos controles abarcarán cada año una muestra amplia y representativa de los trabajadores móviles, conductores, empresas y vehículos objeto de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 y de los trabajadores móviles y conductores objeto de la Directiva 2002/15/CE.»

*Enmienda*

«Dichos controles abarcarán cada año una muestra amplia y representativa de los trabajadores móviles, conductores, empresas y vehículos objeto de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 y, **en caso de controles en los locales**, de los trabajadores móviles y conductores objeto de la Directiva 2002/15/CE.»

Or. en

*Justificación*

*No es posible efectuar controles eficaces en carretera del tiempo de trabajo. Por lo tanto, los controles del cumplimiento de la Directiva 2002/15/CE solo deben efectuarse en los locales.*

## Enmienda 104

Ádám Kósa, Csaba Sógor, Andor Deli

### Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra a

Directiva 2006/22/CE

Artículo 2 – apartado 1 – párrafo 2

#### *Texto de la Comisión*

«Dichos controles abarcarán cada año una muestra amplia y representativa de los trabajadores móviles, conductores, empresas y vehículos objeto de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 y de los trabajadores móviles y conductores objeto de la Directiva 2002/15/CE.»

#### *Enmienda*

«Dichos controles abarcarán cada año una muestra amplia y representativa de los trabajadores móviles, conductores, empresas y vehículos, **cuando corresponda y esté justificado**, objeto de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 y de los trabajadores móviles y conductores objeto de la Directiva 2002/15/CE.»

Or. en

## Enmienda 105

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

### Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra a

Directiva 2006/22/CE

Artículo 2 – apartado 1 – párrafo 2

#### *Texto de la Comisión*

«Dichos controles abarcarán cada año una muestra amplia y representativa de los trabajadores móviles, conductores, empresas y vehículos objeto de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 y de los trabajadores móviles y conductores objeto de la Directiva 2002/15/CE.»

#### *Enmienda*

«Dichos controles abarcarán cada año una muestra amplia y representativa de los trabajadores móviles, conductores, empresas y vehículos **de todas las categorías de transporte** objeto de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 y de los trabajadores móviles y conductores objeto de la Directiva 2002/15/CE.»

Or. en

**Enmienda 106**  
**Emilian Pavel, Claudia Tapardel**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra b**  
Directiva 2006/22/CE  
Artículo 2 – apartado 3 – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

«Cada Estado miembro organizará controles de tal manera que al menos se controle el 3 % de las jornadas de trabajo de los conductores de vehículos objeto del Reglamento (CE) n.º 561/2006, el Reglamento (UE) 165/2014 y la Directiva 2002/15/CE.»

*Enmienda*

«Cada Estado miembro organizará controles de tal manera que al menos se controle el 3 % de las jornadas de trabajo de los conductores de vehículos objeto del Reglamento (CE) n.º 561/2006, el Reglamento (UE) 165/2014 y la Directiva 2002/15/CE; ***tras los controles en carretera y cuando los conductores no puedan presentar uno o más de los documentos requeridos, se dejará a los conductores continuar con el transporte y el operador de transporte en el Estado miembro de establecimiento está obligado a presentar los documentos requeridos ante las autoridades competentes en el plazo de catorce días laborales después de la realización de la solicitud.***»

Or. en

**Enmienda 107**  
**Danuta Jazłowiecka**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra b**  
Directiva 2006/22/CE  
Artículo 2 – apartado 3 – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

«Cada Estado miembro organizará controles de tal manera que al menos se controle el 3 % de las jornadas de trabajo de los conductores de vehículos objeto del Reglamento (CE) n.º 561/2006, el Reglamento (UE) 165/2014 y la Directiva 2002/15/CE.»

*Enmienda*

«Cada Estado miembro organizará controles de tal manera que al menos se controle el 3 % de las jornadas de trabajo de los conductores de vehículos objeto del Reglamento (CE) n.º 561/2006, el Reglamento (UE) 165/2014 y la Directiva 2002/15/CE. ***Los Estados miembros se***

*centrarán en especial en los transportistas que incumplan esta obligación de forma estructural y repetida.»*

Or. en

*Justificación*

*Los controles deben ser eficaces y selectivos. No obstante, los Estados miembros conservan la libertad de controlar al resto de operadores de transporte.*

**Enmienda 108**

**Kosma Złotowski, Czesław Hoc, Zdzisław Krasnodębski, Richard Sulik**

**Propuesta de Directiva**

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

Directiva 2006/22/CE

Artículo 2 – apartado 3 – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

«Cada Estado miembro organizará controles de tal manera que al menos se controle el 3 % de las jornadas de trabajo de los conductores de vehículos objeto del Reglamento (CE) n.º 561/2006, el Reglamento (UE) 165/2014 y *la Directiva 2002/15/CE.*»

*Enmienda*

«Cada Estado miembro organizará controles de tal manera que al menos se controle el 3 % de las jornadas de trabajo de los conductores de vehículos objeto del Reglamento (CE) n.º 561/2006 y el Reglamento (UE) 165/2014.»

Or. en

**Enmienda 109**

**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**

Directiva 2006/22/CE

Artículo 6 – apartado 1

*Texto de la Comisión*

1. Los controles en los locales de las empresas deberán organizarse teniendo en cuenta la experiencia adquirida en relación con las diferentes clases de transporte y

*Enmienda*

1. Los controles en los locales de las empresas, *o en el establecimiento del representante legal de la empresa en el Estado miembro*, deberán organizarse

empresas. Se efectuarán asimismo cuando se hayan comprobado en carretera infracciones graves de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 o (UE) n.º 165/2014 o de la Directiva 2002/15/CE.

teniendo en cuenta la experiencia adquirida en relación con las diferentes clases de transporte y empresas, **así como los antecedentes de incumplimiento**. Se efectuarán asimismo cuando se hayan comprobado en carretera infracciones graves de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 o (UE) n.º 165/2014 o de la Directiva 2002/15/CE.

Or. fr

### Enmienda 110

**Krzysztof Hetman, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marek Plura**

#### Propuesta de Directiva

##### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Directiva 2006/22/CE

Artículo 6 – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

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

#### *Enmienda*

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

Or. en

#### *Justificación*

*No existe la posibilidad de controlar en la carretera el tiempo de trabajo, es necesario hacerlo en los locales de las empresas.*

### Enmienda 111

**Danuta Jazłowiecka**



**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**  
Directiva 2006/22/CE  
Artículo 6 – apartado 1

*Texto de la Comisión*

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

*Enmienda*

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

Or. en

*Justificación*

*No es posible efectuar controles eficaces en carretera del tiempo de trabajo. Por lo tanto, los controles del cumplimiento de la Directiva 2002/15/CE solo deben efectuarse en los locales.*

**Enmienda 112**  
**Emilian Pavel, Claudia Tapardel**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**  
Directiva 2006/22/CE  
Artículo 6 – apartado 1

*Texto de la Comisión*

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

*Enmienda*

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

Or. en

### Enmienda 113

Ádám Kósa, Csaba Sógor, Andor Deli

#### Propuesta de Directiva

##### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Directiva 2006/22/CE

Artículo 6 – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

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

#### *Enmienda*

«1. Los controles en los locales de las empresas deberán organizarse teniendo en cuenta la *controvertida* experiencia adquirida *a partir del ejercicio no conforme* en relación con las diferentes clases de transporte y empresas. Se efectuarán asimismo cuando se hayan comprobado infracciones graves de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 o (UE) n.º 165/2014.»

Or. en

### Enmienda 114

Kosma Złotowski, Czesław Hoc, Zdzisław Krasnodębski, Richard Sulík

#### Propuesta de Directiva

##### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Directiva 2006/22/CE

Artículo 6 – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

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

#### *Enmienda*

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

Or. en

## Enmienda 115

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

### Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6 – letra -a (nueva)

Directiva 2006/22/CE

Artículo 8 – apartado 1 – párrafo 1

*Texto en vigor*

*Enmienda*

1. Las informaciones mutuamente disponibles, previstas en el artículo 17, apartado 3, del Reglamento (CEE) n.º 3820/85 o en el artículo 19, apartado 3, del Reglamento (CEE) n.º 3821/85, se intercambiarán entre los organismos designados comunicados a la Comisión de acuerdo con el artículo 7, apartado 2:

*-a) en el apartado 1, párrafo primero, el texto de la parte introductoria se sustituye por el siguiente:*

«1. Las informaciones mutuamente disponibles, previstas en el artículo 22, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 561/2006 o en el artículo 40 del Reglamento (CE) n.º 165/2014, se intercambiarán entre los organismos designados comunicados a la Comisión de acuerdo con el artículo 7:»

Or. en

## Enmienda 116

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

### Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6 – letra a

Directiva 2006/22/CE

Artículo 8 – apartado 1 – letra b

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

«b) a petición *motivada* de un Estado miembro para casos individuales.»

«b) a petición *específica* de un Estado miembro para casos individuales.»

Or. en

## Enmienda 117

Michaela Šojdrová

## Propuesta de Directiva

### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6 – letra b

Directiva 2006/22/CE

Artículo 8 – apartado 1 bis – párrafo 1

#### *Texto de la Comisión*

Los Estados miembros presentarán la información solicitada por otros Estados miembros de conformidad con el apartado 1, letra b), del presente artículo en el plazo de veinticinco días hábiles desde la recepción de la solicitud en los casos que requieran un examen profundo o que precisen controles en los locales de las empresas en cuestión. Los Estados miembros podrán fijar un plazo *más corto* de mutuo acuerdo. En casos urgentes o que requieran la simple consulta de registros, como el de un sistema de calificación de riesgos, la información solicitada deberá facilitarse en un plazo de tres días hábiles.

#### *Enmienda*

Los Estados miembros presentarán la información solicitada por otros Estados miembros de conformidad con el apartado 1, letra b), del presente artículo en el plazo de veinticinco días hábiles desde la recepción de la solicitud en los casos que requieran un examen profundo o que precisen controles en los locales de las empresas en cuestión. Los Estados miembros podrán fijar un plazo *diferente* de mutuo acuerdo *cuando tal hecho pueda justificarse en base a circunstancias particulares del caso específico*. En casos urgentes o que requieran la simple consulta de registros, como el de un sistema de calificación de riesgos, la información solicitada deberá facilitarse en un plazo de tres días hábiles.

Or. en

#### *Justificación*

*Cuando los Estados miembros estén de acuerdo en la complejidad del caso, se debe poder ampliar el plazo.*

## Enmienda 118

Danuta Jazłowiecka

## Propuesta de Directiva

### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6 – letra b

Directiva 2006/22/EC

Artículo 8 – apartado 1 bis – párrafo 1

#### *Texto de la Comisión*

Los Estados miembros presentarán la información solicitada por otros Estados miembros de conformidad con el apartado

#### *Enmienda*

Los Estados miembros presentarán la información solicitada por otros Estados miembros de conformidad con el apartado

1, letra b), del presente artículo en el plazo de veinticinco días hábiles desde la recepción de la solicitud en los casos que requieran un examen profundo o que precisen controles en los locales de las empresas en cuestión. Los Estados miembros podrán fijar un plazo más corto de mutuo acuerdo. En casos urgentes o que requieran la simple consulta de registros, como el de un sistema de calificación de riesgos, la información solicitada deberá facilitarse en un plazo de tres días hábiles.

1, letra b), del presente artículo en el plazo de veinticinco días hábiles desde la recepción de la solicitud en los casos que requieran un examen profundo o que precisen controles en los locales de las empresas en cuestión. Los Estados miembros podrán fijar un plazo más corto ***o más largo*** de mutuo acuerdo ***si la naturaleza de la solicitud lo justifica***. En casos urgentes o que requieran la simple consulta de registros, como el de un sistema de calificación de riesgos, la información solicitada deberá facilitarse en un plazo de tres días hábiles.

Or. en

### *Justificación*

*Con objeto de comprobar una serie de datos, como la observancia de las normas sobre tiempo de trabajo, puede justificarse un período más largo. Este punto debe establecerse en base al común acuerdo de los Estados miembros implicados.*

### **Enmienda 119**

**Krzysztof Hetman, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Marek Plura, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6 – letra b**

Directiva 2006/22/CE

Artículo 8 – apartado 1 bis – párrafo 1

#### *Texto de la Comisión*

Los Estados miembros presentarán la información solicitada por otros Estados miembros de conformidad con el apartado 1, letra b), del presente artículo en el plazo de veinticinco días hábiles desde la recepción de la solicitud en los casos que requieran un examen profundo o que precisen controles en los locales de las empresas en cuestión. Los Estados miembros podrán fijar un plazo ***más corto*** de mutuo acuerdo. En casos urgentes o que requieran la simple consulta de registros, como el de un sistema de calificación de

#### *Enmienda*

Los Estados miembros presentarán la información solicitada por otros Estados miembros de conformidad con el apartado 1, letra b), del presente artículo en el plazo de veinticinco días hábiles desde la recepción de la solicitud en los casos que requieran un examen profundo o que precisen controles en los locales de las empresas en cuestión. Los Estados miembros podrán fijar un plazo ***diferente*** de mutuo acuerdo ***si la naturaleza de la solicitud lo justifica***. En casos urgentes o que requieran la simple consulta de

riesgos, la información solicitada deberá facilitarse en un plazo de tres días hábiles.

registros, como el de un sistema de calificación de riesgos, la información solicitada deberá facilitarse en un plazo de tres días hábiles.

Or. en

### *Justificación*

*Con objeto de comprobar cierta información, como el promedio del tiempo de trabajo en un período de cálculo de cuatro meses, puede ser necesario un período de tiempo más largo.*

### **Enmienda 120**

**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6 – letra b**

Directiva 2006/22/CE

Artículo 8 – apartado 1 bis – párrafo 1

#### *Texto de la Comisión*

Los Estados miembros presentarán la información solicitada por otros Estados miembros de conformidad con el apartado 1, letra b), del presente artículo en el plazo de veinticinco días hábiles desde la recepción de la solicitud en los casos que requieran un examen profundo o que precisen controles en los locales de las empresas en cuestión. Los Estados miembros podrán fijar un plazo más corto de mutuo acuerdo. En casos urgentes o que requieran la simple consulta de registros, como el de un sistema de calificación de riesgos, la información solicitada ***deberá facilitarse en un plazo de tres días hábiles.***

#### *Enmienda*

Los Estados miembros presentarán la información solicitada por otros Estados miembros de conformidad con el apartado 1, letra b), del presente artículo en el plazo de veinticinco días hábiles desde la recepción de la solicitud en los casos que requieran un examen profundo o que precisen controles en los locales de las empresas en cuestión. Los Estados miembros podrán fijar un plazo más corto de mutuo acuerdo. En casos urgentes o que requieran la simple consulta de registros, como el de un sistema de calificación de riesgos, ***los Estados miembros establecerán procedimientos y sistemas para que la información solicitada sea accesible de inmediato.***

Or. fr

### **Enmienda 121**

**Anthea McIntyre**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6 – letra b**  
Directiva 2006/22/CE  
Artículo 8 – apartado 1 bis – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

Los Estados miembros presentarán la información solicitada por otros Estados miembros de conformidad con el apartado 1, letra b), del presente artículo en el plazo de veinticinco días hábiles desde la recepción de la solicitud en los casos que requieran un examen profundo o que precisen controles en los locales de las empresas en cuestión. Los Estados miembros podrán fijar un plazo más corto de mutuo acuerdo. En casos urgentes o que requieran la simple consulta de registros, como el de un sistema de calificación de riesgos, la información solicitada deberá facilitarse en un plazo de tres días hábiles.

*Enmienda*

Los Estados miembros presentarán la información solicitada por otros Estados miembros de conformidad con el apartado 1, letra b), del presente artículo en el plazo de veinticinco días hábiles desde la recepción de la solicitud en los casos que requieran un examen profundo o que precisen controles en los locales de las empresas en cuestión. Los Estados miembros podrán fijar un plazo más corto **o más largo** de mutuo acuerdo. En casos urgentes o que requieran la simple consulta de registros, como el de un sistema de calificación de riesgos, la información solicitada deberá facilitarse en un plazo de tres días hábiles.

Or. en

**Enmienda 122**

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

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6 – letra b**  
Directiva 2006/22/CE  
Artículo 8 – apartado 1 bis – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

Los Estados miembros **presentarán** la información solicitada por otros Estados miembros de conformidad con el apartado 1, letra b), del presente artículo en el plazo de **veinticinco** días hábiles desde la recepción de la solicitud en los casos que requieran un examen profundo o que precisen controles en los locales de las empresas en cuestión. Los Estados miembros podrán fijar un plazo más corto

*Enmienda*

Los Estados miembros **facilitarán** la información solicitada por otros Estados miembros de conformidad con el apartado 1, letra b), del presente artículo en el plazo de **cinco** días hábiles desde la recepción de la solicitud en los casos que requieran un examen profundo o que precisen controles en los locales de las empresas en cuestión. Los Estados miembros podrán fijar un plazo más corto de mutuo acuerdo. En

de mutuo acuerdo. En casos urgentes o que requieran la simple consulta de registros, como el de un sistema de calificación de riesgos, la información solicitada deberá facilitarse en un plazo de tres días hábiles.

casos urgentes o que requieran la simple consulta de registros, como el de un sistema de calificación de riesgos, la información solicitada deberá facilitarse en un plazo de tres días hábiles.

Or. en

### **Enmienda 123**

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

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6 – letra b**

Directiva 2006/22/CE

Artículo 8 – apartado 1 bis – párrafo 2

#### *Texto de la Comisión*

Cuando el Estado miembro requerido considere que la solicitud ***no está suficientemente motivada***, informará de ello al Estado miembro solicitante en el plazo de ***diez*** días hábiles. El Estado miembro solicitante deberá fundamentar más la solicitud. Cuando ello no sea posible, la solicitud podrá ser rechazada por el Estado miembro.

#### *Enmienda*

Cuando el Estado miembro requerido considere que la solicitud ***es insuficiente***, informará de ello al Estado miembro solicitante en el plazo de ***cinco*** días hábiles. El Estado miembro solicitante deberá fundamentar más la solicitud ***y los Estados miembros interesados deberán consultarse con el fin de encontrar una solución para las dificultades planteadas***. Cuando ello no sea posible, la solicitud podrá ser rechazada por el Estado miembro requerido. ***En este caso, el Estado miembro requerido puede trasladar la reclamación a la Comisión, que podrá tomar las medidas necesarias según corresponda.***

Or. en

### **Enmienda 124**

**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6 – letra b**

Directiva 2006/22/CE

Artículo 8 – apartado 2 bis – párrafo 1



*Texto de la Comisión*

Cuando el Estado miembro requerido considere que la solicitud no está suficientemente motivada, informará de ello al Estado miembro solicitante en el plazo de diez días hábiles. El Estado miembro solicitante deberá fundamentar más la solicitud. Cuando ello no sea posible, la solicitud podrá ser rechazada por el Estado miembro.

*Enmienda*

Cuando el Estado miembro requerido considere que la solicitud no está suficientemente motivada, informará de ello al Estado miembro solicitante en el plazo de diez días hábiles. El Estado miembro solicitante deberá fundamentar más la solicitud. Cuando ello no sea posible, la solicitud podrá ser rechazada por el Estado miembro *solicitante*.

Or. fr

*Justificación*

*Es necesario aclarar de qué Estado miembro se habla.*

**Enmienda 125**

**Kosma Złotowski, Czesław Hoc, Zdzisław Krasnodębski, Richard Sulík**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6 – letra b**

Directiva 2006/22/CE

Artículo 8 – apartado 1 bis – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

Cuando el Estado miembro requerido considere que la solicitud no está suficientemente motivada, informará de ello al Estado miembro solicitante *en el plazo de diez días hábiles*. El Estado miembro solicitante deberá fundamentar más la solicitud. Cuando ello no sea posible, la solicitud podrá ser rechazada por el Estado miembro.

*Enmienda*

Cuando el Estado miembro requerido considere que la solicitud no está suficientemente motivada, informará *sin demora* de ello al Estado miembro solicitante. El Estado miembro solicitante deberá fundamentar más la solicitud. Cuando ello no sea posible, la solicitud podrá ser rechazada por el Estado miembro.

Or. en

**Enmienda 126**

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

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6 – letra b**  
Directiva 2006/22/CE  
Artículo 8 – apartado 1 bis – párrafo 3

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*Cuando resulte difícil o imposible dar curso a una solicitud de información o de realización de controles, inspecciones o investigaciones, el Estado miembro interesado informará de ello al Estado miembro solicitante en el plazo de diez días hábiles, explicando los motivos. Los Estados miembros interesados deberán consultarse con el fin de encontrar una solución para las dificultades planteadas.».*

*suprimido*

Or. en

**Enmienda 127**

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

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7 – letra a**  
Directiva 2006/22/CE  
Artículo 9 – apartado 1 – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

La Comisión elaborará, mediante actos de ejecución, una fórmula común para calcular la clasificación de riesgos de las empresas, que tendrá en cuenta el número, gravedad y frecuencia de las infracciones, así como los resultados de los controles cuando no se haya detectado ninguna infracción, *y si una empresa de transporte por carretera ha estado utilizando el tacógrafo inteligente, de conformidad con el capítulo II del Reglamento (UE) n.º 165/2014, en todos sus vehículos.* Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen indicado en el artículo 12, apartado

La Comisión elaborará, mediante actos de ejecución, una fórmula común para calcular la clasificación de riesgos de las empresas, que tendrá en cuenta el número, gravedad y frecuencia de las infracciones, así como los resultados de los controles cuando no se haya detectado ninguna infracción. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen indicado en el artículo 12, apartado 2, de la presente Directiva.

2, de la presente Directiva.

Or. en

**Enmienda 128**  
**Georgi Pirinski**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7 – letra a**

Directiva 2006/22/CE

Artículo 9 – apartado 1 – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

La Comisión elaborará, mediante actos de ejecución, una fórmula común para calcular la clasificación de riesgos de las empresas, que tendrá en cuenta el número, gravedad y frecuencia de las infracciones, así como los resultados de los controles cuando no se haya detectado ninguna infracción, y si una empresa de transporte por carretera ha estado utilizando el tacógrafo inteligente, de conformidad con el capítulo II del Reglamento (UE) n.º 165/2014, en todos sus vehículos. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen indicado en el artículo 12, apartado 2, de la presente Directiva.

*Enmienda*

La Comisión elaborará, mediante actos de ejecución, una fórmula común para calcular la clasificación de riesgos de las empresas, que tendrá en cuenta el número, gravedad y frecuencia de las infracciones, así como los resultados de los controles cuando no se haya detectado ninguna infracción, y si una empresa de transporte por carretera ha estado utilizando el tacógrafo inteligente, de conformidad con el capítulo II del Reglamento (UE) n.º 165/2014, en todos sus vehículos ***usados en transportes internacionales***. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen indicado en el artículo 12, apartado 2, de la presente Directiva.

Or. en

**Enmienda 129**

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

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7 – letra c**

Directiva 2006/22/CE

Artículo 9 – apartado 4

*Texto de la Comisión*

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

*Enmienda*

4. Para facilitar la selectividad de los controles de carretera, todas las autoridades de control competentes **de los Estados miembros** deberán tener acceso en el momento del control a los datos del sistema nacional de clasificación de riesgos.

Or. en

**Enmienda 130**

**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7 – letra c**

Directiva 2006/22/CE

Artículo 9 – apartado 5

*Texto de la Comisión*

5. Los Estados miembros **pondrán** la información de los sistemas nacionales de clasificación de riesgos **a disposición de** todas las autoridades competentes de los demás Estados miembros, **bien previa solicitud o directamente**, de conformidad con los plazos establecidos en el artículo 8.

*Enmienda*

5. Los Estados miembros **harán directamente accesible** la información de los sistemas nacionales de clasificación de riesgos **para** todas las autoridades competentes de los demás Estados miembros, de conformidad con los plazos establecidos en el artículo 8.

Or. fr

**Enmienda 131**

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

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7 – letra c**

Directiva 2006/22/CE

Artículo 9 – apartado 5

*Texto de la Comisión*

5. Los Estados miembros **pondrán** la

*Enmienda*

5. Los Estados miembros **harán que**

información de los sistemas nacionales de clasificación de riesgos **a disposición de** todas las autoridades competentes de los demás Estados miembros, **bien previa solicitud o directamente**, de conformidad con los plazos establecidos en el artículo 8.

la información de los sistemas nacionales de clasificación de riesgos **sea de acceso directo para** todas las autoridades competentes de los demás Estados miembros, de conformidad con los plazos establecidos en el artículo 8.

Or. en

### **Enmienda 132**

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

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7 – letra c bis (nueva)**

Directiva 2006/22/CE

Artículo 9 – apartado 5 bis

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*c bis) se añade el apartado siguiente:*

*5 bis. El tacógrafo inteligente, cuyos datos indicarán la ubicación de los conductores en un período de cincuenta y seis días, se introducirá en todos los vehículos que participen en transporte internacional y cabotaje para el 2 de enero de 2020.*

Or. en

### **Enmienda 133**

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

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 8**

Directiva 2006/22/CE

Artículo 11 – apartado 3

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*«3. La Comisión elaborará, mediante actos de ejecución, un método común para registrar y controlar los períodos de*

*suprimido*

*otro trabajo, tal como se define en la letra e) del artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 561/2006, y los períodos de al menos una semana, durante los cuales el conductor esté alejado del vehículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 12, apartado 2.»*

Or. en

**Enmienda 134**  
**Anthea McIntyre**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra a**  
Directiva 2006/22/CE  
Anexo I – parte A – punto 6

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*a) en la parte A se añade el punto 6) siguiente:*

*suprimido*

*«6) los tiempos de trabajo semanales según lo establecido en los artículos 4 y 5 de la Directiva 2002/15/CE.»*

Or. en

**Enmienda 135**  
**Ádám Kósa, Csaba Sógor, Andor Deli**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra a**  
Directiva 2006/22/CE  
Anexo I – parte A – punto 6

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*a) en la parte A se añade el punto 6) siguiente:*

*suprimido*

*«6) los tiempos de trabajo semanales según lo establecido en los artículos 4 y 5*

*de la Directiva 2002/15/CE.»*

Or. en

*Justificación*

*A fin de introducir un sistema transparente, no gravoso y viable, la propuesta original de la Comisión complica en exceso el mecanismo de control de las condiciones de la Directiva 2002/15/CE en la carretera, ya que se requiere más tiempo y no siempre se tienen todos los documentos a mano.*

**Enmienda 136**  
**Danuta Jazłowiecka**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra a**  
Directiva 2006/22/CE  
Anexo I – parte A – punto 6

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

a) *en la parte A se añade el punto 6)* *suprimido*  
*siguiente:*

*«6) los tiempos de trabajo semanales según lo establecido en los artículos 4 y 5 de la Directiva 2002/15/CE.»*

Or. en

*Justificación*

*No es posible efectuar controles eficaces en carretera del tiempo de trabajo. Por lo tanto, los controles del cumplimiento de la Directiva 2002/15/CE solo deben efectuarse en los locales.*

**Enmienda 137**  
**Krzysztof Hetman, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marek Plura**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra a**  
Directiva 2006/22/CE  
Anexo I – parte A – punto 6

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

«6) *los tiempos de trabajo semanales según lo establecido en los artículos 4 y 5 de la Directiva 2002/15/CE.*» *suprimido*

Or. en

*Justificación*

*No se puede controlar en carretera el tiempo de trabajo. Es necesario realizar el control en los locales de las empresas.*

**Enmienda 138**

**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra a bis (nueva)**

Directiva 2006/22/CE

Anexo I – parte B – punto 3 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*a bis) en la parte B, se inserta el punto siguiente:*

*« 3 bis) el regreso semanal del conductor a su domicilio;»*

Or. fr

**Enmienda 139**

**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 bis (nuevo)**

Directiva 2006/22/CE

Anexo II – punto 3 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*9 bis) En el anexo II, se inserta el punto siguiente:*

*« 3 bis) un equipo que permita comprobar la conformidad del camión con las normas medioambientales,*



*sanitarias, sobre bienestar animal y en materia de seguridad en vigor en el Estado miembro.»*

Or. fr

**Enmienda 140**  
**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 ter (nuevo)**  
Directiva 2006/22/CE  
Anexo II – punto 3 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**9 ter) En el anexo II, se inserta el punto siguiente:**

**«3 ter) un equipo que permita comprobar los pagos compensatorios efectuados en concepto de peaje kilométrico para el transporte en el extranjero, en caso de que esté en vigor en el Estado miembro.»**

Or. fr

**Enmienda 141**  
**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 quater (nuevo)**  
Directiva 2006/22/CE  
Anexo III – punto 4 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**9 quater) En el anexo III, se inserta el punto siguiente:**

**« 4 bis) incumplir los requisitos relativos al trabajo nocturno;».**

Or. fr

**Enmienda 142**  
**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 quinquies (nuevo)**  
Directiva 2006/22/CE  
Anexo III – punto 4 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**9 quinquies) En el anexo III, se inserta el punto siguiente:**

**«4 ter) infracciones a las normas en materia de remuneración y desplazamiento de los trabajadores;».**

Or. fr

**Enmienda 143**  
**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 sexies (nuevo)**  
Directiva 2006/22/CE  
Anexo III – punto 4 quater (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**9 sexies) En el anexo III, se inserta el punto siguiente:**

**«4 quater) incumplir el regreso semanal del conductor a su domicilio;».**

Or. fr

**Enmienda 144**  
**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 septies (nuevo)**  
Directiva 2006/22/CE  
Anexo III – punto 4 quinquies (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**9 septies)** *En el anexo III, se inserta el punto siguiente:*

*«4 quinquies) el incumplimiento del camión con las normas sanitarias, sobre bienestar animal y en materia de seguridad en vigor en el Estado miembro;».*

Or. fr

**Enmienda 145**

**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 octies (nuevo)**

Directiva 2006/22/CE

Anexo III – punto 4 sexies (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**9 octies)** *En el anexo III, se inserta el punto siguiente:*

*«4 sexies) el impago del peaje kilométrico compensatorio por parte del transportista extranjero;».*

Or. fr

**Enmienda 146**

**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 nonies (nuevo)**

Directiva 2006/22/CE

Anexo III – punto 4 septies (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**9 nonies)** *En el anexo III, se inserta el punto siguiente:*

*«4 septies) la práctica del cabotaje por un camión extranjero;».*

Or. fr

#### **Enmienda 147**

**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 decies (nuevo)**

Directiva 2006/22/CE

Anexo III – punto 4 octies (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*9 decies) En el anexo III, se inserta el punto siguiente:*

*«4 octies) Las autoridades policiales decidirán la inmovilización del camión que no respete las normas sanitarias, sobre bienestar animal, medioambientales y en materia de seguridad en vigor en el Estado miembro de que se trate o que incurra en cualesquiera otras infracciones citadas en el anexo III;».*

Or. fr

#### **Enmienda 148**

**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 undecies (nuevo)**

Directiva 2006/22/CE

Anexo III – punto 4 nonies (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*9 undecies) En el anexo III, se inserta el punto siguiente:*

*«4 nonies) Reglamento (UE) n° 165/2014.».*

Or. fr

*Justificación*

*El último reglamento relativo al tacógrafo es el Reglamento (UE) n.º 165/2014.*