



Bruselas, 31.5.2017
COM(2017) 281 final

2017/0123 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifican el Reglamento (CE) n.º 1071/2009 y el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2017) 194 final}

{SWD(2017) 195 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

El Reglamento (CE) n.º 1071/2009 sobre el acceso a la profesión de transportista por carretera¹ y el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 sobre el acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera² (en lo sucesivo, «Reglamento (CE) n.º 1071/2009» y «Reglamento (CE) n.º 1072/2009» o «los Reglamentos») se adoptaron como parte de un paquete de medidas destinadas a modernizar las normas en materia de acceso a la profesión de transportista por carretera y de acceso al mercado del transporte.

Como objetivo general, los Reglamentos apoyan el buen funcionamiento del mercado único del transporte por carretera, su eficiencia y su competitividad.

En el Reglamento (CE) n.º 1071/2009 se establecen las disposiciones que deben cumplir las empresas para acceder a la profesión de transportista por carretera (tanto de pasajeros como de mercancías). En él se establecen asimismo determinadas disposiciones para regular el control del cumplimiento y permitir que los Estados miembros lo garanticen.

En el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 se establecen las disposiciones que deben cumplir las empresas que pretendan trabajar en el mercado del transporte internacional de mercancías por carretera y en los mercados nacionales distintos del suyo propio (cabotaje). En él se incluyen disposiciones sobre los documentos que el Estado miembro de matriculación (licencia comunitaria) debe expedir a tales empresas, así como a los conductores de terceros países (certificado de conductor).

En 2014-2015 se llevó a cabo una evaluación *ex post* de los Reglamentos³, que llegó a la conclusión de que estos solo conseguían parcialmente su objetivo inicial de crear unas condiciones adecuadas de competencia en el mercado. Las principales dificultades observadas estaban relacionadas con deficiencias de las normas y de la garantía de su cumplimiento. La presente propuesta, que es una iniciativa del programa REFIT⁴, tiene la intención de corregir tales deficiencias.

• Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

La presente propuesta forma parte de una revisión más amplia de la legislación sobre el transporte por carretera que está en curso. Está estrechamente relacionada con otros actos jurídicos vigentes relativos al transporte por carretera, en particular la legislación social sobre el transporte por carretera [Reglamento (CE) n.º 561/2006,⁵ Directiva 2002/15/CE,⁶ Directiva 2006/22/CE⁷ y Reglamento (UE) 165/2014⁸]. Así pues, el mejor control del cumplimiento de las «normas del mercado», como se indica en la presente propuesta, se verá facilitado mediante las sinergias existentes y, a la inversa, contribuirá al cumplimiento de la legislación social de forma indirecta.

¹ DO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

² DO L 300 de 14.11.2009, p. 72.

³ La Comisión publicó un documento de trabajo de sus servicios con los resultados de esta evaluación:
<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd20160350.pdf>

⁴ Iniciativa n.º 10 del anexo 2 del Programa de Trabajo de la Comisión para 2017.

⁵ DO L 102 de 11.4.2006, p. 1.

⁶ DO L 80 de 23.3.2002, p. 35.

⁷ DO L 102 de 11.4.2006, p. 35.

⁸ DO L 60 de 28.2.2014, p. 1.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La propuesta contribuye directamente a una de las prioridades de la actual Comisión, a saber, fomentar un mercado único más justo y profundo. Su principal objetivo es seguir mejorando el mercado único del transporte por carretera a través de modificaciones destinadas a eliminar las causas de las disparidades y a garantizar un mejor control del cumplimiento de las normas.

La propuesta cumple el objetivo del programa REFIT al mejorar la efectividad de las normas y reducir la carga administrativa y normativa que sufren las empresas. Ofrece asimismo a los Estados miembros la posibilidad de reducir algunos costes de aplicación en relación con el control del cumplimiento de las normas que son innecesarios.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La base jurídica de los Reglamentos y de la modificación propuesta es el artículo 91, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea («TFUE») (antes artículo 71 del TCE). Este artículo aporta la base para la adopción de legislación de la UE que establezca en particular: i) normas comunes aplicables a los transportes internacionales efectuados desde el territorio de un Estado miembro o con destino al mismo o a través del territorio de uno o varios Estados miembros [artículo 91, apartado 1, letra a), del TFEU]; y ii) condiciones con arreglo a las cuales los transportistas no residentes podrán prestar servicios de transportes en un Estado miembro [artículo 91, apartado 1, letra b), del TFEU].

- **Principio de subsidiariedad**

La UE comparte con los Estados miembros la competencia de regular el ámbito de los transportes con arreglo al artículo 4, apartado 2, letra g), del TFUE. Sin embargo, las modificaciones de las normas vigentes solo puede hacerlas el propio legislador de la UE.

Por otra parte, las diferencias existentes entre las prácticas y debilidades de los Estados miembros en relación con el control del cumplimiento son perjudiciales para el funcionamiento del mercado único y están intrínsecamente ligadas a deficiencias de armonización, por lo que solo la Unión puede corregirlas de forma efectiva.

- **Proporcionalidad**

Como se indicaba en el punto 6.3 del informe de la evaluación de impacto, la propuesta es proporcionada respecto a los problemas que se han señalado y no va más allá de lo que es necesario para resolverlos. Sobre las pymes, en particular, las medidas previstas no tendrán en general ningún efecto desproporcionado. El objeto central de la propuesta es la simplificación y clarificación del marco normativo vigente, así como la introducción de unos requisitos de control del cumplimiento más sólidos, y no introduce ningún requisito normativo nuevo para las partes interesadas que no sea proporcionado a los problemas señalados.

- **Elección del instrumento**

Puesto que los actos jurídicos que se modifican son Reglamentos, el acto modificador debe tener en principio la misma forma.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

• Evaluaciones *ex post* / control de calidad de la legislación existente

Los Reglamentos fueron objeto de una evaluación *ex-post*⁹, la cual se complementó con un estudio externo¹⁰.

Sobre el control del cumplimiento, las principales cuestiones señaladas son las siguientes:

- Hay diferentes niveles de control por los Estados miembros, especialmente en relación con los criterios de establecimiento fijo y de honorabilidad para ejercer la profesión y las operaciones ilegales de cabotaje.
- Se observa también falta de cooperación entre (al menos algunos) Estados miembros, sobre todo en cuanto al cumplimiento del criterio de establecimiento efectivo y fijo para ejercer la profesión.

Otras deficiencias de la normativa se refieren al hecho de que algunas normas no son específicas sobre algunos temas o dejan explícitamente espacio para que los Estados miembros tomen medidas unilaterales, todo lo cual ha desembocado en diferencias en la práctica que resultan negativas para el funcionamiento del mercado único:

- La definición de establecimiento efectivo y fijo, que incluye el término «centro de explotación», deja muchas cuestiones abiertas. En consecuencia, se han desarrollado diferentes prácticas.
- El plazo antes de volver a examinar la honorabilidad no está definido ni regulado de otra manera en el Reglamento (CE) n.º 1071/2009, y varía mucho entre los Estados miembros.
- Invocando el artículo 3, apartado 2, del Reglamento n.º 1071/2009, algunos Estados miembros imponen condiciones adicionales para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera.
- Las disposiciones sobre cabotaje no son específicas en determinados aspectos, lo que ha provocado la aparición de diferencias en las prácticas de los Estados miembros. Algunos de ellos aceptan varias operaciones de carga y/o descarga dentro de la misma operación de cabotaje, pero otros no lo hacen.

El Reglamento (CE) n.º 1071/2009 deja a los Estados miembros la facultad de aplicar las disposiciones de aquel a los vehículos cuyo peso total de carga autorizada no supere las 3,5 toneladas («LCV»), lo que ha hecho que se impongan requisitos diferentes para los mismos vehículos en distintos Estados miembros.

• Consulta de las partes interesadas

Las consultas de las partes interesadas efectuadas en la preparación de la presente propuesta han cumplido las normas mínimas para la consulta de las partes interesadas que se recogen en la Comunicación de la Comisión de 11 de diciembre de 2002 [COM(2002) 704 final].

⁹ Véase la nota a pie de página 3.

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>.

El proceso de consulta ha incluido dos tipos de acciones: recogida de opiniones y recopilación de datos. Se han utilizado métodos de consulta tanto abiertos como específicos y diferentes herramientas de consulta.

En cuanto a la **consulta abierta**, se celebró una consulta pública en línea entre el 15 de junio y el 15 de septiembre de 2016. Sus principales objetivos fueron: i) reunir información adicional sobre la existencia de los problemas señalados durante la evaluación *ex post*, así como información para cuantificar los problemas constatados, ii) recoger la opinión de las partes interesadas sobre la posible adopción de medidas, y iii) evaluar los impactos previstos de las posibles medidas que se adopten. La Comisión recibió 175 contribuciones: 23 respuestas de medianas y grandes empresas (transportistas y expedidores con 50 o más empleados); 18 respuestas de pequeñas empresas (transportistas y expedidores con 49 o menos empleados); 17 respuestas de representantes del sector de la logística; 33 respuestas de asociaciones representativas de los trabajadores del transporte por carretera; 48 respuestas de asociaciones representativas de los transportistas por carretera; 18 respuestas de autoridades nacionales y asociaciones pertinentes; y 18 respuestas de otros participantes.

Por otra parte, en el marco de la consulta pública se recibieron 22 documentos de opinión de una serie de partes interesadas entre las que se incluían asociaciones empresariales, organizaciones de trabajadores, autoridades nacionales, organizaciones de control del cumplimiento, ONG y expertos.

El documento de la consulta, las contribuciones recibidas y el resumen de estas contribuciones se encuentran en la página web «A road transport strategy for Europe» (Estrategia del transporte por carretera para Europa) de la Dirección General de Movilidad y Transportes y en el sitio web «Your Voice in Europe» de la Comisión¹¹.

El proceso de **consulta específica** incluyó lo siguiente:

- Una encuesta del panel PYME se centró en cuestiones relativas al uso de LCV en el transporte por carretera y el posible impacto de las medidas relacionadas con la ampliación del ámbito jurídico para incluir los LCV. Se recibió un total de 17 respuestas, de las que 7 procedían de proveedores de servicios de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena que utilizan vehículos propios o alquilados, 7 empresas que utilizan vehículos propios o alquilados para el transporte de sus mercancías propias («agentes por cuenta propia») y 8 usuarios de servicios de transporte de mercancías por carretera.
- Una encuesta de autoridades para recabar las opiniones de las autoridades nacionales sobre las medidas propuestas aquí en cuanto a su impacto previsto sobre la aplicación y el cumplimiento del marco jurídico y para obtener datos o estimaciones de los posibles costes que estas medidas podrían implicar para las autoridades. Se recibió un total de 18 respuestas, correspondientes a 16 Estados miembros¹² y 1 de Euro-Contrôle-Route.
- Una encuesta de transportistas para obtener datos pertinentes de los operadores de transporte en relación con los costes y las características de las operaciones que pudieran utilizarse en la evaluación del impacto (como parte de la hipótesis de

¹¹ Véase <http://ec.europa.eu/transport/node/4817>.

¹² BE, BG, CY, DE, EE, EL, FI, HR, HU, LU, LV, NL, PL, RO, SE, UK.

referencia), y también sus opiniones y estimaciones sobre el coste o el ahorro que supondrían las medidas consideradas. A esta encuesta respondió un total de 80 empresas.

- Entrevistas telefónicas con partes interesadas (31 entrevistas con empresas de transporte nacionales e internacionales y con las respectivas asociaciones y autoridades nacionales) para recabar con más detalle sus opiniones sobre las diferentes medidas consideradas, obtener datos o estimaciones de costes e ideas sobre posibles dificultades que pudieran surgir en relación con cada medida.
- Se organizaron diversos seminarios, reuniones y otros actos con los interesados durante la evaluación *ex post* y la evaluación de impacto de esta iniciativa, con la participación de los interlocutores sociales, y la Comisión también participó en diversas iniciativas organizadas por los interlocutores sociales.

La información recogida durante la consulta confirmó la existencia de los muchos problemas señalados durante la fase de evaluación, así como la pertinencia de los principales objetivos de la intervención.

De entre las posibles medidas señaladas durante la consulta, las destinadas a reforzar el cumplimiento recibieron fuerte apoyo.

Los cambios de las restricciones al cabotaje provocaron reacciones diversas, ya que algunos grupos de partes interesadas los apoyaron pero otros manifestaron su reticencia. Los Estados miembros de salarios altos, con el apoyo de los sindicatos, tienden a favorecer unas normas de cabotaje más estrictas, mientras que los Estados miembros de salarios bajos, con el apoyo de la mayoría de las asociaciones de empresarios del sector, tienden a favorecer una mayor liberalización de las normas de cabotaje.

Fue positiva la reacción ante la idea de adoptar medidas destinadas a reforzar los criterios relativos al requisito de establecimiento fijo. Muchas partes interesadas opinaron que era necesario velar por que las normas correspondientes solo se aplicaran en caso de actividad real en el Estado miembro de establecimiento.

La inclusión de los LCV en el ámbito de los Reglamentos recibió también una valoración positiva por parte de la mayoría de las partes interesadas consultadas.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Un contratista externo aportó su contribución al informe de la evaluación *ex post* y un estudio de acompañamiento para la evaluación de impacto¹³, que se terminaron en abril de 2017.

- **Evaluación de impacto**

La propuesta va acompañada de una evaluación de impacto, que ha recibido un dictamen positivo con reservas del Comité de Control Reglamentario. Como se detalla en el anexo 1 del informe de la evaluación de impacto, se ha dado respuesta a esas reservas explicando con mayor detalle la magnitud de los problemas señalados y el carácter de medida REFIT de la iniciativa, mejorando así la justificación de la estructura de las opciones de actuación y la explicación de las interacciones entre la presente propuesta y la iniciativa relativa a la legislación social sobre el transporte.

Se consideraron cuatro paquetes de medidas, cada uno de los cuales reflejaba un nivel progresivo de intervención normativa e implicaba un nivel progresivo de impacto previsto. El

¹³Véase la nota a pie de página 10.

primer paquete de medidas se centraba en la clarificación del marco jurídico. El segundo, en el reforzamiento del control del cumplimiento. El tercero, en cambios sustanciales de las normas, en particular sobre el cabotaje y el establecimiento, además de las medidas contempladas en los dos primeros paquetes. El cuarto suponía una ampliación del ámbito de aplicación de los Reglamentos a los LCV.

La opción preferida es una combinación del tercer paquete de medidas, con modificaciones de las normas sobre cabotaje y de las disposiciones sobre el establecimiento, y una ampliación parcial del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 a los LCV.

En conjunto, esta es la opción más efectiva y se calcula que generará ahorros para las empresas de entre 2 700 y 5 400 millones EUR para la EU-28 en 2020-2035. Se espera reducir las infracciones contra las normas de cabotaje en una proporción de hasta el 62 % y reducir el riesgo de empresas ficticias en alrededor del 10 %, lo que debería tener un efecto positivo sobre las condiciones de trabajo. También debería incrementar la profesionalización de las empresas con LCV. Sin embargo, la opción favorita supondrá para las autoridades nacionales un aumento de los costes de aplicación y control del cumplimiento del orden de 65 - 166 millones EUR para la EU-28 en 2020-2035. La aplicación parcial del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 a los LCV implicará asimismo para las empresas unos gastos adicionales relacionados con el cumplimiento que supondrán un aumento del orden del 4 - 10 % de los costes de explotación.

La propuesta se ajusta a la opción preferida en la evaluación de impacto.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

La propuesta persigue el objetivo del programa REFIT de mejorar la efectividad y reducir la carga normativa para las empresas. Se logrará sobre todo mediante la aceptación obligatoria de documentos de transporte electrónicos en el transporte internacional por parte de las autoridades nacionales de control del cumplimiento y mediante unas normas más claras y armonizadas para el ejercicio de la profesión. Se espera que aumenten los costes de control del cumplimiento por parte de las autoridades públicas, pero este aumento será de una magnitud muy inferior a la del ahorro que supondrá para las empresas y estará justificado en cualquier caso por la mejora de las condiciones de la competencia, con menos infracciones de las normas de cabotaje, menor creación de empresas ficticias y mejores condiciones laborales para los trabajadores del transporte.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea. Concretamente, en la medida en que contempla la inclusión de datos adicionales en los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera y su tratamiento por las autoridades nacionales, se ajusta a lo dispuesto en el artículo 8 de la Carta, ya que estos datos son necesarios para alcanzar el objetivo de un mejor control del cumplimiento nacional e internacional de las disposiciones de los Reglamentos.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no tendrá ninguna incidencia en el presupuesto de la Unión.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

Debe obtenerse más información sobre la presencia de los LCV en el transporte nacional e internacional por cuenta ajena. Por tanto, es necesario proceder a una estricta supervisión y a recoger datos para seguir la evolución del mercado al respecto, lo cual se hará mediante una combinación de recogida de datos nacionales y de presentación de informes por los Estados miembros. Esta supervisión debe iniciarse inmediatamente tras la entrada en vigor de los Reglamentos.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

Los principales elementos de la propuesta son los siguientes:

Reglamento (CE) n.º 1071/2009

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación

En virtud del vigente artículo 1, apartado 4, letra a), los transportistas que trabajen solo con LCV quedan excluidos del ámbito de aplicación del Reglamento, salvo que los Estados miembros dispongan lo contrario (véase la frase introductoria). Para garantizar un nivel mínimo de profesionalización del sector de los LCV mediante unas normas comunes y así aproximar las condiciones de competencia entre transportistas, se propone la supresión de esta disposición y la imposición con carácter obligatorio de ciertas normas también para esta categoría de transportistas.

Con este objetivo, se propone la adición de un nuevo apartado 6 por el que los transportistas que trabajen solo con LCV queden excluidos de la aplicación de algunas de las disposiciones del Reglamento, pero no de todas ellas. Los requisitos sobre gestores de transporte, honorabilidad, competencia profesional y obligaciones relacionadas con tales requisitos no se proponen como obligatorios, sino que los Estados miembros seguirán teniendo la posibilidad de aplicarlos como hasta ahora. En cambio, se propone que los requisitos relativos al establecimiento efectivo y fijo y a la capacidad financiera apropiada sí se apliquen a todos estos transportistas en todos los Estados miembros. En consecuencia, se reduciría la posibilidad de que haya diferencias entre los Estados miembros.

Artículo 3. Requisitos para ejercer la profesión de transportista por carretera

Se propone la supresión del apartado 2, que hasta ahora permite la imposición de condiciones adicionales para el ejercicio de la profesión, además de los cuatro criterios establecidos en el artículo 3, apartado 1. Esta posibilidad ha provocado la aparición de divergencias en el cumplimiento de las condiciones para ejercer la profesión. En consecuencia, debe suprimirse esta posibilidad, ya que no se ha demostrado que responda a ninguna necesidad imperativa.

Artículo 5. Condiciones respecto del requisito de establecimiento

Se propone aclarar las disposiciones del artículo 5 para garantizar que las empresas establecidas en un Estado miembro tengan allí una actividad real y continua. En particular, se propone lo siguiente: en la letra a) se añade una referencia a contratos comerciales y laborales, que por tanto tendrían que conservarse en los locales situados en el Estado miembro de establecimiento; la letra c) se divide en las letras c) y d) para distinguir mejor entre el ejercicio de actividades administrativas y comerciales, por una parte, y las operaciones con vehículos, por otra; se añade una letra e) para exigir a las empresas que mantengan activos y empleen a personal en el Estado miembro de establecimiento en proporción a la actividad del establecimiento.

Artículo 6. Precisión de las condiciones que han de respetarse en materia de honorabilidad

Se propone la introducción de una serie de modificaciones del artículo 6 para aclarar y armonizar mejor la evaluación de la honorabilidad y ampliar la lista de infracciones que pueden acarrear la pérdida de la honorabilidad. En particular, se propone lo siguiente:

El apartado 1 se modifica para circunscribir mejor las categorías de personas cuyo comportamiento debe tenerse en cuenta a efectos de evaluar la honorabilidad de una empresa. En la letra a) del párrafo tercero se añade un inciso adicional, el vii), para que las infracciones graves de las normas fiscales nacionales se tengan en cuenta para la evaluación de la honorabilidad del gestor de transporte o de la empresa de transporte. En la letra b) del párrafo tercero se añaden dos incisos adicionales, el xi) y el xii), para que las infracciones graves de las normas de la UE sobre el desplazamiento de trabajadores y la legislación aplicable a las obligaciones contractuales se tengan en cuenta para la evaluación de la honorabilidad del gestor de transporte o de la empresa de transporte. El artículo 6, apartado 2, se modifica para especificar mejor el procedimiento administrativo que debe seguir la autoridad competente del Estado miembro de establecimiento de una empresa de transporte o gestor de transporte que ha cometido una grave infracción de las normas nacionales o de la UE a fin de determinar si esa empresa de transporte o gestor de transporte ha perdido la honorabilidad. Un nuevo apartado 2 *bis* sustituye a la antigua letra b) del artículo 6, apartado 2, y especifica que la Comisión está facultada para adoptar actos delegados en los que se establezcan infracciones de las normas de la Unión que puedan llevar a la pérdida de honorabilidad, además de las relacionadas en el anexo IV. En este contexto, se propone facultar a la Comisión para definir el nivel de gravedad de las infracciones también en función de su potencial de falsear la competencia. Deben tratarse de la misma forma las infracciones que puedan perjudicar las condiciones laborales, debido a sus efectos sobre la competencia¹⁴.

Artículo 7. Condiciones respecto del requisito de capacidad financiera

Se propone la modificación del apartado 1 para introducir las condiciones específicas, menos exigentes, que deberán cumplir los transportistas que trabajen solo con LCV. En el apartado 2 se propone aclarar los medios mediante los cuales las empresas podrán demostrar su capacidad financiera en ausencia de cuentas anuales aprobadas, a fin de permitir la evaluación del cumplimiento de este criterio por los encargados del control del cumplimiento, en particular en caso de empresas de reciente creación que aún no tienen cuentas anuales aprobadas.

Artículo 13. Procedimiento de suspensión y retirada de autorizaciones

La modificación propuesta del artículo 13, apartado 1, letra c), clarifica la posición de las autoridades competentes cuando las empresas dejan de cumplir el requisito de capacidad financiera. Dentro del plazo fijado, se espera que la empresa demuestre que ha vuelto a cumplir dicho requisito (y no solo que lo cumplirá en el futuro).

Artículo 14. Inhabilitación del gestor de transporte

Se propone especificar que, tras haber perdido la honorabilidad, un gestor de transporte no puede ser rehabilitado por la autoridad competente antes de que haya pasado un año desde la fecha de la pérdida de la honorabilidad (véase el nuevo párrafo añadido al apartado 1). La intención es evitar la aparición de importantes divergencias sobre este punto entre los Estados miembros.

¹⁴ Se mantendría la posibilidad de que la Comisión defina el nivel de gravedad de las infracciones también en función de su potencial de crear riesgo de muerte o de lesiones graves.

Artículo 16. Registros electrónicos nacionales

En el apartado 2 se propone añadir elementos de información que deben incluirse en los registros electrónicos nacionales. De esta manera debe mejorar el control del cumplimiento de las normas en materia de ejercicio de la profesión.

Artículo 18. Cooperación administrativa entre Estados miembros

Se propone especificar más los términos de la cooperación entre los Estados miembros. En concreto, se propone fijar un plazo máximo para que los Estados miembros respondan a las solicitudes motivadas de otros Estados miembros e imponer a los Estados miembros la obligación de efectuar inspecciones sobre el incumplimiento de los criterios de establecimiento por las empresas establecidas en sus territorios sobre la base de pruebas aportadas por otros Estados miembros.

Artículo 26. Informes

Se propone pedir a los Estados miembros que comuniquen a la Comisión información sobre las actividades de los transportistas que trabajen con LCV en su territorio (nuevo apartado 3). El proyecto del nuevo apartado 4 establece que la Comisión presente para el final de 2024 al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la presencia de empresas de LCV en el transporte por carretera nacional e internacional y que, sobre esta base, vuelva a evaluar si es necesario proponer medidas adicionales.

Anexo IV. Infracciones más graves a los efectos del artículo 6, apartado 2, letra a)

El punto 1, letra b), se modifica para alinearlo con el Reglamento (CE) n.º 561/2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera¹⁵, y para eliminar la inseguridad jurídica en su aplicación.

Reglamento (CE) n.º 1072/2009

Artículo 1. Ámbito de aplicación

En el apartado 1 se añade un nuevo párrafo para aclarar que el transporte de paletas o contenedores vacíos ha de considerarse transporte por cuenta ajena solo si es objeto de un contrato de transporte entre un consignatario y un expedidor.

Artículo 2. Definiciones

El punto 6 se modifica para precisar que una operación de cabotaje puede afectar a varios puntos de carga, varios puntos de entrega o varios puntos de carga y entrega.

Artículo 8. Cabotaje – Principio general

Se proponen las siguientes modificaciones:

En el apartado 2 se elimina el número máximo de operaciones de cabotaje que pueden realizarse en un Estado miembro de acogida tras un transporte internacional entrante, y se reduce el número máximo de días para efectuar dichas operaciones de cabotaje. De acuerdo con las conclusiones de la evaluación de impacto, estas modificaciones harán que sea más fácil controlar el cumplimiento de las normas. En el apartado 3, se suprime el requisito de acreditar fehacientemente cada operación de cabotaje llevada a cabo, ya que resulta superfluo como consecuencia de la modificación del apartado 2. El nuevo apartado 4 *bis* propuesto especifica que la prueba del cumplimiento de las restricciones de cabotaje debe presentarse durante el control de carretera y posiblemente por medios electrónicos, con lo que se

¹⁵ Véase la nota a pie de página 5.

simplifican los procedimientos y se elimina la inseguridad jurídica en cuanto al momento de presentar las pruebas.

Artículo 10. Procedimiento de salvaguardia

Se propone modificar el artículo 10, apartado 3, para actualizar la referencia al procedimiento de comité pertinente, como consecuencia de la supresión propuesta del artículo 15.

Artículo 10 bis. Cabotaje – Sistemas de control

Se añade el artículo 10 *bis* para pedir a los Estados miembros que lleven a cabo un número mínimo de controles del cumplimiento de las disposiciones de cabotaje (es decir, el 2 % de las operaciones de cabotaje desde el 1 de enero de 2020 y el 3 % desde el 1 de enero de 2022). También requiere a los Estados miembros que efectúen al año un número mínimo de controles de carretera concertados (3) en cuanto a las disposiciones sobre cabotaje del Reglamento.

Artículo 14 bis. Responsabilidad

Se propone especificar que los expedidores y transitarios sean objeto de sanciones en caso de que a sabiendas encarguen servicios de transporte que supongan la infracción de lo dispuesto en el Reglamento.

Artículo 17. Informes

Se propone modificar los apartados 1 y 2, especificando la fecha para la que los Estados miembros deben informar a la Comisión del número de licencias comunitarias, copias auténticas y certificados de conductor expedidos en el año natural anterior, a saber, para el 31 de enero del año siguiente. El nuevo apartado 3 propuesto requiere a los Estados miembros que informen a la Comisión sobre el número de controles de cabotaje realizados durante el año anterior.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifican el Reglamento (CE) n.º 1071/2009 y el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹⁶,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹⁷,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La experiencia adquirida con la aplicación de los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009¹⁸ y (CE) n.º 1072/2009¹⁹ ha puesto de manifiesto que las normas contempladas en ellos ofrecían margen de mejora en diversos elementos.
- (2) Hasta ahora, y salvo disposición en contrario de la legislación nacional, las normas sobre el ejercicio de la profesión de transportista por carretera no son aplicables a las empresas que ejerzan la profesión de transportista de mercancías por carretera únicamente mediante vehículos de motor o conjuntos de vehículos de motor cuyo peso total de carga autorizado no supere las 3,5 toneladas. Está en aumento el número de tales empresas que realizan operaciones de transporte tanto nacionales como internacionales. Como resultado de ello, varios Estados miembros han decidido aplicar a estas empresas las normas sobre el ejercicio de la profesión de transportista por carretera contempladas en el Reglamento (CE) n.º 1071/2009. Para garantizar mediante normas comunes un nivel mínimo de profesionalización del sector que utiliza vehículos cuyo peso total de carga autorizado no supera las 3,5 toneladas, y así aproximar las condiciones de competencia entre todas las empresas, resulta necesario

¹⁶ DO C de , p. .

¹⁷ DO C de , p. .

¹⁸ Reglamento (CE) n.º 1071/2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (DO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

¹⁹ Reglamento (CE) n.º 1072/2009, 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).

eliminar esta disposición, mientras que deben hacerse obligatorios los requisitos relativos al establecimiento efectivo y fijo y a la capacidad financiera apropiada.

- (3) Actualmente, los Estados miembros pueden someter el ejercicio de la profesión de transportista por carretera a otros requisitos además de los especificados en el Reglamento (CE) n.º 1071/2009. No se ha demostrado que esta posibilidad sea imprescindible para responder a ninguna necesidad imperativa y sí se ha observado que ha provocado divergencias respecto a tal ejercicio. Así pues, conviene suprimirla.
- (4) Es necesario que los transportistas por carretera establecidos en un Estado miembro tengan una presencia real y continua en dicho Estado miembro y que realicen sus actividades desde allí. Por tanto, teniendo en cuenta la experiencia adquirida, es necesario clarificar las disposiciones relativas a la existencia de un establecimiento efectivo y fijo.
- (5) En la medida en que la profesión depende de la honorabilidad de la empresa de que se trate, es necesario aportar claridad en cuanto a las personas cuyo comportamiento debe tenerse en cuenta, los procedimientos administrativos que han de seguirse y los plazos de espera a efectos de la rehabilitación cuando un gestor de transporte ha perdido su honorabilidad.
- (6) A la vista de su potencial para afectar considerablemente a las condiciones de competencia leal en el mercado del transporte de mercancías por carretera, las infracciones graves de las normas fiscales nacionales deben añadirse a los aspectos pertinentes para la evaluación de la honorabilidad.
- (7) A la vista de su potencial para afectar considerablemente al mercado del transporte por carretera, así como a la protección social de los trabajadores, las infracciones graves de las normas de la Unión sobre el desplazamiento de trabajadores y la legislación aplicable a las obligaciones contractuales deben añadirse a los aspectos pertinentes para la evaluación de la honorabilidad.
- (8) Dada la importancia de la competencia leal en el mercado, las infracciones de las normas de la Unión a este respecto deben tenerse en cuenta en la evaluación de la honorabilidad de los gestores de transporte y de las empresas de transporte. Deben aclararse en consecuencia las competencias de la Comisión para definir el nivel de gravedad de las infracciones pertinentes.
- (9) Las autoridades nacionales competentes han tenido dificultades para determinar los documentos que pueden presentar las empresas de transporte para demostrar su capacidad financiera, sobre todo en ausencia de cuentas anuales aprobadas. Deben clarificarse las normas sobre las pruebas necesarias para demostrar la capacidad financiera.
- (10) Las empresas que ejerzan la profesión de transportista de mercancías por carretera únicamente mediante vehículos de motor o conjuntos de vehículos de motor cuyo peso total de carga autorizado no supere las 3,5 toneladas deben tener un nivel mínimo de capacidad financiera, a fin de garantizar que disponen de los medios necesarios para llevar a cabo sus operaciones de forma estable y duradera. No obstante, dado que estas operaciones son generalmente de dimensiones limitadas, los requisitos correspondientes deben ser menos exigentes que los aplicables a las empresas que utilizan vehículos o conjuntos de vehículos por encima de dicho límite.
- (11) La información sobre los transportistas incluida en los registros electrónicos nacionales debe ser lo más completa posible para permitir que las autoridades nacionales encargadas de controlar el cumplimiento de las normas tengan una visión

suficiente de las empresas que se estén investigando. En particular, la información sobre el número de matrícula de los vehículos a disposición de las empresas, el número de empleados que contratan, su clasificación de riesgos y su información financiera básica deben permitir un mejor control nacional e internacional del cumplimiento de las disposiciones de los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009 y (CE) n.º 1072/2009. Por tanto, las normas sobre el registro electrónico nacional deben modificarse en consecuencia.

- (12) La definición de la infracción más grave relativa a la superación del periodo de conducción diario, contemplada en el anexo IV del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, no se ajusta a la disposición vigente correspondiente establecida en el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁰. Esta incoherencia es causa de inseguridad y de divergencia de las prácticas entre las autoridades nacionales, lo que provoca dificultades en el control del cumplimiento de tales normas. Así pues, dicha definición debe clarificarse para garantizar la coherencia entre los dos Reglamentos.
- (13) Las normas sobre el transporte nacional efectuado con carácter temporal por transportistas no residentes en un Estado miembro de acogida («cabotaje») deben ser claras, simples y de cumplimiento fácil de controlar, y mantener a la vez en líneas generales el nivel de liberalización conseguido hasta ahora.
- (14) Con este objetivo, y para facilitar los controles y eliminar la inseguridad, debe suprimirse la limitación del número de operaciones de cabotaje tras un transporte internacional y debe reducirse el número de días disponibles para efectuar dichas operaciones.
- (15) Deben clarificarse los medios por los cuales los transportistas por carretera pueden demostrar el cumplimiento de las normas sobre las operaciones de cabotaje. El uso y transmisión de información de transporte electrónica deben reconocerse entre tales medios, lo que simplificará la presentación de las pruebas correspondientes y su tratamiento por las autoridades competentes. El formato utilizado a tal efecto debe garantizar la fiabilidad y la autenticidad. Teniendo en cuenta el creciente uso del intercambio electrónico de información en el transporte y la logística, es importante velar por la coherencia de los marcos normativos y de las disposiciones relativas a la simplificación de los procedimientos administrativos.
- (16) Las empresas de transporte son las destinatarias de las normas sobre transporte internacional, por lo que están sujetas a las consecuencias de las infracciones que cometan. Sin embargo, para evitar abusos por parte de las empresas que contratan servicios de transporte con los transportistas de mercancías por carretera, los Estados miembros deben contemplar también la imposición de sanciones a los expedidores y transitarios en caso de que a sabiendas encarguen servicios de transporte que supongan la infracción de lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 1072/2009.
- (17) En la medida en que el presente Reglamento introduce un nivel de armonización en algunos ámbitos que hasta ahora no estaban armonizados por la legislación de la Unión, en particular respecto al transporte con vehículos comerciales ligeros y las prácticas de control del cumplimiento, sus objetivos, en concreto los de aproximar las condiciones de competencia y mejorar el control del cumplimiento, no se pueden

²⁰ Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

alcanzar de forma suficiente a nivel de Estados miembros sino que, debido a la naturaleza de dichos objetivos en combinación con el carácter transfronterizo del transporte por carretera, pueden alcanzarse mejor a nivel de la Unión. Por tanto, la UE puede adoptar medidas con arreglo al principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar los objetivos perseguidos.

- (18) A fin de tener en cuenta la evolución del mercado y el progreso técnico, debe delegarse en la Comisión la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea para modificar los anexos I, II y III del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, complementar dicho Reglamento fijando una lista de categorías, tipos y niveles de gravedad de las infracciones graves que, además de las recogidas en el anexo IV del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, pueden provocar la pérdida de la honorabilidad, y modificar los anexos I, II y III del Reglamento (CE) n.º 1072/2009. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016²¹. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo deben recibir toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos han de tener acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.
- (19) Procede, por tanto, modificar los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009 y (CE) n.º 1072/2009 en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) n.º 1071/2009 queda modificado como sigue:

- 1) El artículo 1 se modifica como sigue:
 - a) el apartado 4 se modifica como sigue:
 - i) se suprime la letra a);
 - ii) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

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

todo transporte por carretera por el que no se perciba remuneración y que no sea fuente de ingresos, tal como el transporte de personas con fines benéficos o de uso estrictamente privado, deberá considerarse transporte exclusivamente con fines no comerciales;»;
 - b) se añade el apartado 6 siguiente:

²¹ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

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

No obstante, los Estados miembros podrán:

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

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

3) El artículo 5 queda modificado como sigue:

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

«a) tener locales en los que se conserven los documentos principales de la empresa, en particular sus contratos comerciales, documentos contables, documentos de gestión del personal, contratos laborales, documentos con los datos relativos a los tiempos de conducción y reposo y cualquier otro documento al que deba poder acceder la autoridad competente para comprobar el cumplimiento de las condiciones establecidas en el presente Reglamento;»;

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

«c) ejercer efectiva y permanentemente sus actividades administrativas y comerciales con el equipamiento administrativo y las instalaciones adecuadas en locales situados en ese Estado miembro;»;

c) se añade la letra d) siguiente:

«d) dirigir las operaciones de transporte realizadas con los vehículos mencionados en la letra b) con el equipamiento técnico adecuado situado en ese Estado miembro;»;

d) se añade la letra e) siguiente:

«e) mantener activos y emplear a personal en proporción a la actividad del establecimiento.».

4) El artículo 6 queda modificado como sigue:

a) el apartado 1 queda modificado como sigue:

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

«Al determinar si una empresa cumple dicho requisito, los Estados miembros tomarán en consideración la conducta de la empresa, sus gestores de transporte, directores ejecutivos, socios colectivos en caso de sociedades colectivas, otros representantes legales y cualquier otra persona pertinente que pueda determinar el Estado miembro. Toda referencia que se haga en el presente artículo a condenas, sanciones o infracciones incluirá las condenas, sanciones o infracciones de la propia empresa, sus gestores de transporte, directores ejecutivos, socios colectivos en caso de sociedades colectivas, otros representantes legales y cualquier otra persona pertinente que pueda determinar el Estado miembro.»;

ii) en el párrafo tercero, letra a), se añade el inciso vii) siguiente:

«vii) el Derecho fiscal.»;

iii) en el párrafo tercero, letra b), se añaden los incisos xi) y xii) siguientes:

«xi) desplazamiento de trabajadores;

xii) legislación aplicable a las obligaciones contractuales.»;

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

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

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

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

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

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

c) se inserta el apartado 2 *bis* siguiente:

«2 *bis*. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de acuerdo con el artículo 24 en los que se establezca una lista de categorías, tipos y niveles de gravedad de las infracciones graves de las normas de la Unión contempladas en el apartado 1, párrafo tercero, letra b), que, además de las mencionadas en el anexo IV, pueden acarrear la pérdida de honorabilidad. Los Estados miembros, al establecer las prioridades para los controles con arreglo al artículo 12, apartado 1, tendrán en cuenta la información relativa a dichas infracciones, incluida la información recibida de otros Estados miembros.

A tal fin, la Comisión:

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

5) El artículo 7 queda modificado como sigue:

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

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

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

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

6) En el artículo 8, el apartado 9 se sustituye por el texto siguiente:

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

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

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

9) En el artículo 13, apartado 1, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) un plazo no superior a seis meses si no se cumple el requisito de capacidad financiera, para demostrar que se ha vuelto a cumplir tal requisito de manera permanente.».

- 10) En el artículo 14, apartado 1, se añade el párrafo segundo siguiente:
«La autoridad competente no rehabilitará al gestor de transporte antes de que haya transcurrido un año desde la fecha de la pérdida de la honorabilidad.»
- 11) El artículo 16 queda modificado como sigue:
- a) el apartado 2 queda modificado como sigue:
- i) se añaden las letras g), h), i) y j) siguientes:
- «g) el número de matrícula de los vehículos a disposición de la empresa con arreglo al artículo 5, letra b);
- h) el número de empleados;
- i) los activos, pasivos, capital y volumen de negocios en total durante los últimos dos años;
- j) la clasificación de riesgos de la empresa de acuerdo con el artículo 9 de la Directiva 2006/22/CE.»;
- ii) los párrafos segundo, tercero y cuarto se sustituyen por el texto siguiente:
- «Los Estados miembros podrán optar por conservar en registros separados los datos contemplados en el párrafo primero, letras e) a j). En tal caso, los datos pertinentes deberán estar a la disposición de todas las autoridades competentes del Estado miembro de que se trate, previa solicitud, o ser directamente accesibles a las mismas. La información solicitada se facilitará en un plazo de cinco días laborables a partir de la recepción de la solicitud. Los datos contemplados en el párrafo primero, letras a) a d), serán accesibles al público, con arreglo a las disposiciones pertinentes sobre protección de los datos personales.
- En cualquier caso, los datos contemplados en el párrafo primero, letras e) a j), solo serán accesibles a autoridades distintas de las autoridades competentes si están facultadas para efectuar controles e imponer sanciones en el sector del transporte por carretera y sus funcionarios han realizado una declaración jurada o están sometidos a una obligación formal de secreto.»;
- b) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:
- «4. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que todos los datos contenidos en el registro electrónico nacional se mantienen actualizados y son exactos.»;
- c) se suprime el apartado 7.
- 12) El artículo 18 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 18

Cooperación administrativa entre Estados miembros

1. Cada Estado miembro designará un punto de contacto nacional encargado del intercambio de información con los demás Estados miembros sobre la aplicación del presente Reglamento. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión los nombres y direcciones de sus puntos de contacto nacionales a más tardar el 31 de diciembre de 2018. La Comisión elaborará la lista de todos los puntos de contacto y la transmitirá a los Estados miembros. Los Estados

miembros comunicarán inmediatamente a la Comisión cualquier cambio relativo a los puntos de contacto.

2. Cuando un Estado miembro reciba la notificación de una infracción grave que haya dado lugar a una condena o sanción en otro Estado miembro durante los dos últimos años, hará constar esa infracción en su registro electrónico nacional.

3. Los Estados miembros responderán a las solicitudes de información enviadas por todas las autoridades competentes de otros Estados miembros y, cuando sea necesario, efectuarán controles, inspecciones e investigaciones sobre el cumplimiento del requisito establecido en el artículo 3, apartado 1, letra a), por parte de los transportistas por carretera establecidos en su territorio. Las solicitudes de información enviadas por las autoridades competentes de los Estados miembros estarán motivadas. A tal fin, las solicitudes incluirán indicios verosímiles de posibles infracciones del artículo 3, apartado 1, letra a).

4. Si el Estado miembro que recibe la solicitud considera que la motivación de esta es insuficiente, informará de ello en el plazo de diez días laborables al Estado miembro solicitante, el cual deberá motivar de forma más detallada la solicitud. Si esto no es posible, el Estado miembro receptor podrá rechazar la solicitud.

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

6. En respuesta a las solicitudes consideradas en el apartado 3, los Estados miembros facilitarán la información solicitada y efectuarán los controles, inspecciones o investigaciones requeridos, en el plazo de veinticinco días laborables a partir de la recepción de la solicitud, salvo que hayan informado al Estado miembro solicitante de que la motivación de la solicitud es insuficiente o de que resulta difícil o imposible satisfacerla según se indica en los apartados 4 y 5.

7. Los Estados miembros velarán por que la información que se les transmita de acuerdo con el presente artículo se utilice únicamente en relación con el asunto o asunto por los que se había solicitado.

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

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

13) Se suprime el artículo 24.

14) Se inserta el artículo 24 *bis* siguiente:

Ejercicio de la delegación

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

2. Los poderes para adoptar los actos delegados a la que se refieren el artículo 6, apartado 2, y el artículo 8, apartado 9, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir del [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento (de modificación)].

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 6, apartado 2, y en el artículo 8, apartado 9, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

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

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

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 6, apartado 2, y del artículo 8, apartado 9, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

* DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.».

15) En el artículo 25 se suprime el apartado 3.

16) En el artículo 26 se añaden los apartados 3, 4 y 5 siguientes:

«3. Cada año, los Estados miembros redactarán un informe sobre el uso en su territorio de vehículos de motor o conjuntos de vehículos de motor cuyo peso total de carga autorizado no supere las 3,5 toneladas y lo enviarán a la Comisión a más tardar el 30 de junio del año siguiente al final del periodo objeto del informe. Dicho informe deberá indicar, en concreto:

a) el número de autorizaciones concedidas a las empresas que ejerzan la profesión de transportista de mercancías por carretera únicamente mediante vehículos de motor o conjuntos de vehículos de motor cuyo peso total de carga autorizado no supere las 3,5 toneladas;

b) el número de vehículos cuyo peso total de carga autorizado no supere las 3,5 toneladas matriculados en el Estado miembro en cada año civil;

c) el número total de vehículos cuyo peso total de carga autorizado no supere las 3,5 toneladas matriculados en el Estado miembro a fecha de 31 de diciembre de cada año;

d) la proporción estimada de vehículos de motor o conjuntos de vehículos de motor cuyo peso total de carga autorizado no supere las 3,5 toneladas en el conjunto de las actividades de transporte por carretera de todos los vehículos matriculados en el Estado miembro, desglosada por operaciones nacionales, internacionales y de cabotaje.

4. Sobre la base de la información reunida por ella con arreglo al apartado 3 y de otras pruebas, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo, el 31 de diciembre de 2024 a más tardar, un informe sobre la evolución del número total de vehículos de motor o conjuntos de vehículos de motor cuyo peso total de carga autorizado no supere las 3,5 toneladas que participen en operaciones nacionales o internacionales de transporte por carretera. Tomando este informe como base, volverá a evaluar si es necesario proponer medidas adicionales.

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

17) En el anexo IV, punto 1, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

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

Artículo 2

El Reglamento (CE) n.º 1072/2009 queda modificado como sigue:

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

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

2) El artículo 2 queda modificado como sigue:

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

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

3) El artículo 4 queda modificado como sigue:

a) en el apartado 2, el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de acuerdo con el artículo 14 *ter* para modificar el presente Reglamento a fin de adaptar el período máximo de validez de la licencia comunitaria a la evolución del mercado.»;

b) en el apartado 4, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

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

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

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

5) El artículo 8 queda modificado como sigue:

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

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

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

«Los servicios nacionales de transporte de mercancías por carretera efectuados en el Estado miembro de acogida por un transportista no residente solo se considerarán conformes con el presente Reglamento si el transportista puede acreditar fehacientemente haber realizado el transporte internacional precedente.»;

c) se inserta el apartado 4 *bis* siguiente:

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

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

6) En el artículo 10, apartado 3, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

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

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

7) Se inserta el artículo 10 *bis* siguiente:

«Artículo 10 bis

Controles

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

2. Los Estados miembros centrarán los controles en aquellas empresas que estén clasificadas como de mayor riesgo de infringir las disposiciones del presente capítulo que les sean aplicables. Para ello, los Estados miembros, dentro del sistema de clasificación de riesgos que hayan establecido en virtud del artículo 9 de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo*** y ampliado de acuerdo con el artículo 12 del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo****, tratarán tal riesgo de infracción como un riesgo por sí mismo.

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

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

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

8) Se insertan los artículos 14 *bis* y 14 *ter* siguientes:

«Artículo 14 bis

Responsabilidad

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

Artículo 14 ter

Ejercicio de la delegación

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

2. Los poderes para adoptar los actos delegados a que se refieren el artículo 4, apartados 2 y 4, y el artículo 5, apartado 4, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir del [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento (de modificación)].

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 4, apartados 2 y 4, y en el artículo 5, apartado 4, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

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

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

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 4, apartados 2 y 4, y del artículo 5, apartado 4, entrarán en vigor únicamente si, en el plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

***** DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.».

- 9) Se suprime el artículo 15.
- 10) El artículo 17 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 17

Informes

1. A más tardar el 31 de enero de cada año, los Estados miembros informarán a la Comisión sobre el número de transportistas titulares de la licencia comunitaria a fecha de 31 de diciembre del año anterior y sobre el número de copias auténticas correspondientes a los vehículos en circulación en dicha fecha.
2. A más tardar el 31 de enero de cada año, los Estados miembros informarán a la Comisión sobre el número de certificados de conductor expedidos en el año natural precedente, así como sobre el número de certificados de conductor a fecha de 31 de diciembre del año natural precedente.
3. A más tardar el 31 de enero de cada año, los Estados miembros informarán a la Comisión sobre el número de controles de cabotaje efectuados en el año natural precedente con arreglo al artículo 10 *bis*. Esta información incluirá el número de vehículos controlados y el número de toneladas-kilómetro controladas.».

Artículo 3

Revisión

La Comisión evaluará la aplicación del presente Reglamento, en particular el impacto del artículo 2, que modifica el artículo 8 del Reglamento (CE) n.º 1072/2009, a más tardar el [3 years after the date of entry into force of this Regulation] y presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre dicha aplicación. El informe de la Comisión irá acompañado, si procede, de una propuesta legislativa.

Tras el informe contemplado en el apartado 1, la Comisión evaluará periódicamente el presente Reglamento y presentará los resultados de la evaluación al Parlamento Europeo y al Consejo.

Cuando proceda, los informes mencionados en los apartados 1 y 2 irán acompañados de las propuestas pertinentes.

Artículo 4

Entrada en vigor

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

Será aplicable a partir del [xx].

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente