

Bruselas, 31.5.2017
COM(2017) 278 final

2017/0121 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 2006/22/CE en lo relativo a los requisitos de control del cumplimiento y se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera

{SWD(2017) 184}
{SWD(2017) 185}
{SWD(2017) 186}
{SWD(2017) 187}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

En el sector del transporte por carretera, las normas sociales de la Unión contribuyen a lograr los objetivos de mejora de las condiciones laborales de los conductores, garantía de una competencia leal entre las empresas de transporte por carretera y aumento de la seguridad vial para todos los usuarios de la carretera. Adaptar estas normas a las necesidades del sector y facilitar su aplicación y el control de su cumplimiento de manera uniforme y eficiente es un elemento clave de la estrategia de la Comisión para lograr una mayor integración del mercado del transporte por carretera en la UE y conseguir un sector equitativo, eficiente y socialmente responsable, como se indica en el Libro Blanco sobre el transporte de 28 de marzo de 2011¹.

Entre las normas sociales clave aplicables al transporte por carretera se hallan las disposiciones sobre la organización de la jornada laboral de los conductores establecidas en la Directiva 2002/15/CE², los requisitos mínimos de control del cumplimiento previstos en la Directiva 2006/22/CE, las normas sobre los tiempos de conducción, las pausas y los períodos de descanso del Reglamento (CE) n.º 561/2006³ y las disposiciones sobre el desplazamiento de trabajadores establecidas en la Directiva 96/71/CE⁴ y en la Directiva sobre garantía de cumplimiento 2014/67/UE⁵. Estos actos jurídicos forman parte de un esfuerzo más amplio para mejorar las condiciones de trabajo de los conductores, garantizar una competencia leal entre los operadores y mejorar la seguridad de las carreteras europeas, así como para garantizar un equilibrio entre la protección social de los conductores y la libertad de los operadores para proporcionar servicios transfronterizos.

Según una evaluación *ex post* de la normativa social del transporte por carretera y el control de su cumplimiento realizada en el período 2015-2017⁶ en el marco del programa de adecuación y eficacia de la reglamentación (REFIT), las normas vigentes no abordan de manera eficaz y eficiente los riesgos de deterioro de las condiciones de trabajo y falseamiento de la competencia. Las causas hay que buscarlas en las deficiencias del marco jurídico. Determinadas normas no son claras, o resultan inadecuadas o difíciles de aplicar o hacer cumplir, lo que da lugar a diferencias en la aplicación entre Estados miembros de las normas comunes y crea un riesgo de fragmentación del mercado interior.

El análisis de los problemas sobre el terreno muestra en concreto que urge abordar las diferencias de interpretación y aplicación de las Directivas 96/71/CE y 2014/67/UE en el sector del transporte por carretera. La evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta legislativa llega a la conclusión de que las disposiciones sobre el desplazamiento de trabajadores y los requisitos administrativos no se adecuan a la gran movilidad que caracteriza al trabajo de los conductores del sector del transporte internacional por carretera. Ello genera cargas reglamentarias excesivas para los operadores y crea obstáculos injustificados a la prestación de servicios transfronterizos. Las dificultades jurídicas y prácticas para la

¹ COM(2011) 144 final.

² DO L 80 de 23.3.2002, p. 35.

³ DO L 102 de 11.4.2006, p. 1.

⁴ DO L 18 de 21.1.1997, p. 1.

⁵ DO L 159 de 28.5.2014, p. 11.

⁶ La evaluación *ex post* abarcaba el Reglamento (CE) n.º 561/2006, sobre los tiempos de conducción, las pausas y los períodos de descanso, la Directiva 2006/22/CE, sobre el control del cumplimiento de las disposiciones del Reglamento, y la Directiva 2002/15/CE, relativa a la organización del tiempo de trabajo de los trabajadores móviles del sector del transporte por carretera.

aplicación de las normas sobre desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera se ponen de relieve en el considerando (10) de la propuesta de la Comisión de 8 de marzo de 2016⁷, por la que se modifica la Directiva 96/71/CE: *Debido a la elevada movilidad del trabajo en el transporte internacional por carretera, la aplicación de la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores plantea problemas y dificultades de carácter jurídico, especialmente si el vínculo con el Estado miembro de que se trate es insuficiente. Sería más adecuado que estos problemas se abordasen a través de una legislación sectorial específica junto con otras iniciativas de la UE dirigidas a mejorar el funcionamiento del mercado interior del transporte por carretera.*

La presente propuesta proporciona un enfoque integral para hacer frente a los riesgos de inadecuación de las condiciones de trabajo de los conductores, incluidas las condiciones de empleo de estos, y al mismo tiempo suavizar las cargas reglamentarias excesivas que pesan sobre los operadores y evitar falseamientos de la competencia. El objetivo general es garantizar el equilibrio entre unas condiciones de trabajo adecuadas para los conductores y la libertad de los operadores para prestar servicios transfronterizos.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La presente propuesta forma parte de una revisión más amplia de la legislación del transporte por carretera de la Unión, que se está realizando actualmente. La propuesta está estrechamente relacionada con una iniciativa para mejorar la claridad y la adecuación de las normas sobre los tiempos de conducción, las pausas y los períodos de descanso establecidas en el Reglamento (CE) n.º 561/2006 y las relativas al uso del tacógrafo establecidas en el Reglamento (UE) n.º 165/2014. También está relacionada con la revisión que está en curso de las normas de mercado sobre el acceso a la profesión de operador en el sector del transporte por carretera [Reglamento (CE) n.º 1071/2009], el acceso al mercado del transporte internacional [Reglamento (CE) n.º 1072/2009] y el acceso al mercado internacional del transporte de viajeros [Reglamento (CE) n.º 1073/2009]. Las normas sociales y de mercado constituyen un marco jurídico completo y coherente, y el control congruente y eficaz del cumplimiento de dicho marco es fundamental para crear un sector del transporte por carretera equitativo, seguro y sostenible desde el punto de vista ambiental y social. Ninguna de las iniciativas por sí sola puede hacer frente de forma eficaz a los problemas sociales y de mercado actuales.

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

La propuesta contribuye a dos de las prioridades de la actual Comisión, a saber, crear «un mercado interior más justo y profundo» y fomentar «el aumento de los puestos de trabajo y la inversión». La propuesta es coherente con las actuaciones destinadas a combatir la injusticia social y la competencia desleal y a crear un marco social para nuevas oportunidades de empleo y condiciones comerciales justas.

Uno de los objetivos de la propuesta es garantizar unas condiciones de trabajo dignas y una protección social apropiada. Se ajusta, pues, a los objetivos de la agenda social de la Comisión y a la iniciativa sobre la creación de un pilar de derechos sociales de la UE. Es coherente también con la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, cuyo artículo 31 establece el derecho a unas condiciones de trabajo justas y equitativas.

La propuesta contribuye al programa REFIT mediante la reducción de las cargas reglamentarias, simplificando determinadas normas y adaptándolas a las necesidades

⁷ COM(2016) 128.

específicas del sector. Asimismo, la propuesta logrará que el control del cumplimiento sea más eficaz gracias a una mejor utilización de los instrumentos y sistemas de control existentes.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

La presente propuesta modifica la Directiva 2006/22/CE y establece normas sectoriales específicas sobre el desplazamiento de los trabajadores en relación con las Directivas 96/71/CE y 2014/67/UE.

La Directiva 2006/22/CE se basa en el actual artículo 91, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), y esta disposición debe utilizarse como base para su modificación.

Las Directivas 96/71/CE y 2014/67/UE se basan en el actual artículo 53, apartado 1, del TFUE. No obstante, dado que las normas de la presente propuesta se refieren exclusivamente a situaciones específicas a la prestación de servicios de transporte, procede basarse en el artículo 91, apartado 1, del TFUE.

.

• Principio de subsidiariedad

De conformidad con el artículo 4, apartado 2, letra g), del TFUE, la UE comparte la competencia normativa en el ámbito del transporte con los Estados miembros. No obstante, las normas vigentes solo las puede modificar el legislador de la UE.

Debido a las deficiencias de la legislación actual, los Estados miembros aplican y hacen cumplir las normas sociales de la UE de forma diferente, incluidas las aplicables al desplazamiento de los trabajadores. La utilización de directrices o la autorregulación por parte de los Estados miembros no bastarían para garantizar una aplicación y un control del cumplimiento coherentes en toda la UE de las normas sociales del sector del transporte. Por ello, está justificada la actuación a nivel de la Unión.

• Proporcionalidad

La propuesta no va más allá de lo necesario para abordar los problemas detectados de insuficiencia de las condiciones de trabajo de los conductores y falseamiento de la competencia entre operadores.

Como se indica en la sección 7.2 de la evaluación de impacto, la propuesta presenta la opción que se considera más idónea y proporcionada y ofrece un equilibrio entre la mejora de las condiciones de trabajo de los conductores, la reducción de las cargas reglamentarias de los operadores y el control eficaz del cumplimiento de las normas a través de las fronteras.

La propuesta se centra en la simplificación, aclaración y adaptación de determinadas normas para responder a las necesidades del sector. Evita toda carga administrativa innecesaria a los operadores y está encaminada a garantizar que los requisitos de la cooperación administrativa y la asistencia mutua entre los Estados miembros sean proporcionados. En la evaluación de impacto se llega a la conclusión de que las medidas previstas no tendrán ningún efecto desproporcionado en las pymes.

- **Elección del instrumento**

Como la propuesta modifica de manera limitada la Directiva 2006/22/CE y establece normas sectoriales específicas sobre el desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera en relación con las Directivas 96/71/CE y 2014/67/UE, el instrumento elegido es también una directiva.

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**

La Directiva 2006/22/CE, sobre el control del cumplimiento, junto con el Reglamento (CE) n.º 561/2006, sobre el tiempo de conducción, y la Directiva 2002/15/CE, sobre el tiempo de trabajo, fueron objeto de una exhaustiva evaluación *ex post* realizada en el período 2015-2017⁸. La evaluación contó con el respaldo de un estudio externo⁹.

Los principales problemas observados fueron los siguientes:

- interpretación y control del cumplimiento divergentes de la disposición sobre el registro de los períodos en que el conductor esté alejado del vehículo,
- infracción de las normas sobre el tiempo de trabajo que dé lugar a un número excesivo de horas de trabajo para los conductores y a la acumulación de fatiga con efectos perjudiciales para la salud y seguridad de los conductores y para la seguridad vial,
- escaso control del cumplimiento de las disposiciones sobre el tiempo de trabajo y falta de datos uniformes sobre el seguimiento y los controles del cumplimiento,
- escasa cooperación administrativa y asistencia mutua entre los Estados miembros, lo que dificulta la aplicación coherente de las normas de la UE,
- sistemas nacionales poco coherentes para la evaluación de la clasificación de riesgos de las empresas de transporte, que dificultan el intercambio de información y la comparación de datos con vistas a la eficacia de los controles,
- utilización insuficiente de datos en los sistemas de clasificación de riesgos, que dificulta la selección eficaz de los controles,
- riesgos de deterioro de las condiciones de trabajo no abordados, vinculados a una remuneración y una protección social insuficientes de los conductores que trabajan durante largos períodos fuera de su país de empleo.

Las disposiciones sobre el desplazamiento de trabajadores no constituían una parte explícita de esta evaluación REFIT. No obstante, ciertas dificultades en la aplicación de medidas nacionales divergentes sobre el desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera han puesto de manifiesto que las normas generales sobre este particular no se adecuan a la elevada movilidad de la mano de obra de este sector y que los requisitos

⁸ Véase la nota a pie de página 1.

⁹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

administrativos son desproporcionadamente gravosos, por lo que restringen la libertad de prestación de servicios transfronterizos.

- **Consultas con las partes interesadas**

Para preparar esta propuesta se celebraron amplias consultas con las partes interesadas de conformidad con las normas mínimas para la consulta de las partes interesadas que figuran en la Comunicación de la Comisión de 11 de diciembre de 2002 [COM(2002) 704 final].

Todos los grupos de partes interesadas han contribuido al proceso de consulta: autoridades nacionales, organismos de control del cumplimiento, asociaciones representativas de los operadores (pasajeros y mercancías) del sector del transporte por carretera, transitarios, expedidores, pymes, sindicatos, conductores y otros trabajadores del sector citado. En particular se ha consultado mucho a los interlocutores sociales europeos a lo largo de todo el proceso. A este respecto, se han utilizado diversos métodos e instrumentos de consulta abiertos y específicos:

- Una conferencia de alto nivel sobre el tema «Una agenda social para el transporte», celebrada el 4 de junio de 2015, puso en marcha un amplio debate sobre los aspectos sociales del transporte por carretera; la conferencia reunió a unos trescientos cincuenta participantes: responsables de la toma de decisiones, expertos en transporte e interlocutores sociales.
- Seminarios celebrados a finales de 2015 que reunieron a partes interesadas del sector, representantes de los Estados miembros e interlocutores sociales a nivel de la UE. Las conversaciones se centraron en el funcionamiento de la legislación social y sobre el mercado interior en el sector del transporte por carretera.
- Una conferencia sobre el transporte por carretera celebrada el 19 de abril de 2016, acompañada de un taller sobre aspectos sociales y del mercado interior del transporte por carretera. Asistieron unos cuatrocientos participantes, en particular representantes de los Estados miembros, diputados al Parlamento Europeo y partes interesadas importantes, que examinaron los objetivos y el alcance de las iniciativas sobre el transporte por carretera programadas.
- Se pusieron en marcha cinco estudios específicos para recabar la opinión de los ministerios nacionales de transporte (tema principal: aplicación e interpretación de las normas), las autoridades de control del cumplimiento (tema principal: prácticas de control del cumplimiento, y costes y ventajas del control del cumplimiento), las empresas (tema principal: repercusiones de la legislación en los operadores del mercado), los sindicatos (tema principal: repercusiones de la legislación en los conductores) y otras partes interesadas, como las asociaciones del sector (tema principal: opinión general sobre los efectos de la legislación). En total se recibieron 1 441 respuestas, 1 269 de las cuales procedentes de empresas de transporte por carretera.
- Se celebraron entrevistas con 90 interesados, 37 de los cuales eran conductores, para recabar información sobre sus experiencias acerca del control del cumplimiento y de su eficacia y de los problemas con el cumplimiento.

- Una consulta pública¹⁰, celebrada entre el 5 de septiembre y el 11 de diciembre de 2016, para definir los problemas y encontrar posibles soluciones. De las 1 378 respuestas, 1 209 procedían de conductores, operadores, expedidores, transitarios, y 169 de autoridades nacionales, organismos de control del cumplimiento, organizaciones de trabajadores y asociaciones del sector.
- Una encuesta de un grupo de pymes que se realizó entre el 4 de noviembre de 2016 y el 4 de enero de 2017. Las 109 respuestas recibidas aportaron puntos de vista sobre los objetivos de la revisión del marco jurídico y las posibles soluciones.
- Una encuesta en línea de los conductores (las 345 respuestas aportaron puntos de vista sobre las posibles medidas; ahora bien, 140 de las respuestas procedían de los Países Bajos y 127 del Reino Unido); una encuesta de las autoridades nacionales y los organismos de control del cumplimiento (41 respuestas recibidas de 27 Estados miembros de la UE, además de Noruega y Suiza) y una encuesta de los operadores (se recibieron 73 respuestas, que, sin embargo, una vez más, no eran totalmente representativas, ya que 58 de ellas procedían de Hungría).
- Entrevistas con siete empresas de transporte, nueve asociaciones industriales nacionales, nueve autoridades nacionales, cuatro sindicatos de trabajadores nacionales y seis interlocutores sociales europeos.

A los interlocutores sociales europeos también se les informó y consultó periódicamente en varias reuniones bilaterales con la Comisión y en reuniones periódicas del Comité de Diálogo Sectorial del Transporte por Carretera y del Grupo de Trabajo de los Interlocutores Sociales.

Las consultas confirmaron que los problemas principales eran los siguientes: 1) condiciones de trabajo inadecuadas para los conductores; 2) falseamiento de la competencia entre los operadores de transporte; y 3) cargas reglamentarias para los operadores y los Estados miembros. Las principales dificultades jurídicas ocasionadas por esos problemas son estas: normas sociales poco claras o inadecuadas, aplicación divergente de las normas, control incoherente e ineficaz del cumplimiento y escasa cooperación administrativa entre los Estados miembros.

En cuanto a los proyectos de medidas normativas, todas las partes interesadas se mostraron claramente favorables a reforzar el control del cumplimiento y la cooperación entre los organismos de su control, si bien algunas autoridades nacionales de control del cumplimiento se mostraron preocupadas por los posibles costes adicionales que ello podría acarrear. En particular, una gran parte de las autoridades nacionales y las organizaciones de control del cumplimiento a nivel de la UE (más del 70 % de ellas) respaldó medidas para armonizar los sistemas nacionales de clasificación de riesgos y para permitir el acceso en tiempo real a los datos de los sistemas de clasificación de riesgos.

Las partes interesadas se mostraron divididas en lo tocante al proyecto de medidas sobre las condiciones de desplazamiento de los trabajadores en el sector del transporte por carretera: los Estados miembros y los operadores de la EU-13 apoyaron la medida con reservas (el umbral temporal no debe ser demasiado bajo), mientras que los sindicatos consideraron que la medida perjudicaba a los conductores. Los Estados miembros y los operadores de la EU-15 mostraron diversidad de opiniones. La medida de reducción de las cargas administrativas al aplicar las

¹⁰ Resumen de los resultados: http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en

normas sobre el desplazamiento de los trabajadores en el sector del transporte por carretera contó con el apoyo de la mayoría de los grupos de partes interesadas, salvo los sindicatos.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Varios contratistas externos asistieron a la Comisión con un estudio de apoyo para la realización de la evaluación *ex post*¹¹ y otro estudio de apoyo para la realización de la evaluación de impacto, que se concluyó en mayo de 2017.

- **Evaluación de impacto**

La iniciativa viene apoyada por una evaluación de impacto que ha recibido un dictamen favorable con recomendaciones del Comité de Control Reglamentario. Todas las observaciones principales del Comité se incorporaron en la versión revisada de la evaluación de impacto (véase el anexo 1 para una visión general).

Se han estudiado cuatro opciones estratégicas. Las tres primeras son acumulativas, ya que aumentan el nivel de intervención reglamentaria y de los efectos previstos; la cuarta es horizontal y sus medidas podrían combinarse con cualquiera de las tres primeras opciones.

La primera opción se centra en aclarar el marco jurídico y aumentar la cooperación entre las autoridades de control del cumplimiento. La segunda opción se centra en reforzar el control del cumplimiento de la legislación y mejorar las pautas de trabajo de los trabajadores. La tercera propone cambios importantes de las normas, en concreto prohibir la retribución basada en los resultados. La cuarta comprende criterios específicos del sector y medidas de control del cumplimiento específicas para el desplazamiento de los trabajadores en el sector del transporte por carretera. Esta opción consta de variantes basadas en umbrales temporales: variante a): tres días; variante b): cinco días; variante c): siete días, y variante d): nueve días. Estos días representan un total por mes civil en el territorio de un Estado miembro de acogida; cuando se supera ese total, se aplican a los operadores extranjeros las normas del Estado miembro de acogida en materia de salario mínimo y vacaciones anuales pagadas.

La opción estratégica 1 parece ser la menos eficaz para resolver el problema de la inseguridad jurídica y la desigualdad entre los conductores y los operadores, debido principalmente al carácter voluntario de las medidas. Esta desventaja vendría a añadirse al problema que representa el número de medidas nacionales a las que tienen que hacer frente los conductores y los operadores.

La opción 3 parece presentar algunos efectos secundarios negativos en relación con las condiciones de trabajo de los conductores que transportan viajeros, dado que la medida sobre la demora del descanso semanal haría que aumentase entre un 20 % y un 33 % el índice de fatiga y que los riesgos para la seguridad vial se incrementasen entre un 4 % y un 5 %. Este aumento de la fatiga y del riesgo iría acompañado de una reducción (entre un 3 % y un 5 %) de los costes de cumplimiento a cargo de los operadores.

La opción 2 ofrece los efectos más positivos en cuanto a la mejora de las condiciones de trabajo de los conductores: reducción del índice de fatiga un 28 % y de los períodos fuera del país un 43 % para los conductores de la EU-13 y un 16 % para los conductores de la EU-15. Al mismo tiempo, contribuiría a reducir el falseamiento de la competencia y mejoraría la seguridad vial gracias a las medidas que hacen que el control del cumplimiento sea coherente

¹¹ Informe final: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

y más eficiente, a la vez que reduce un tanto las cargas administrativas para las autoridades nacionales y las empresas de transporte.

Con respecto a la opción horizontal (Paquete de medidas 4) sobre el desplazamiento de trabajadores, los costes de cumplimiento para los operadores son los más bajos en el caso de un umbral más elevado, debido al número reducido de viajes dentro del ámbito de las normas sobre salario mínimo. Por otro lado, un umbral temporal más bajo abarcaría un grupo más amplio de conductores dedicados a la prestación transfronteriza de servicios de transporte por carretera, lo que se traduciría en unos efectos positivos generales más importantes en términos de mejora de las condiciones sociales y laborales de los conductores y de aumento del atractivo de los puestos de trabajo.

Según las estimaciones, los considerables ahorros que pueden lograr los operadores proceden principalmente de la opción 4 y, en particular, de las medidas sobre los requisitos administrativos y de control. Estos ahorros oscilan en torno a los 785 millones de euros al año en costes administrativos. No se han podido cuantificar los ahorros derivados de las medidas de la opción 2. Se espera, no obstante, que las infracciones y, por ende, los costes por incumplimiento se reduzcan gracias a esta combinación, la cual, además, posibilita que los transportes sean más eficaces y ofrezcan un incentivo para que los regresos al país de los conductores sean más frecuentes. Con todo, esta solución generará unos costes de control del cumplimiento ligeramente más elevados para las autoridades nacionales (entre el 1,3 % y el 8 %), en particular los derivados de los controles del cumplimiento de las normas sobre el tiempo de trabajo.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

La propuesta persigue el objetivo del programa REFIT de aumentar la eficacia de la legislación y reducir las cargas reglamentarias para las empresas. Y lo hace principalmente mediante la simplificación de las normas y su adaptación a las necesidades específicas del sector y mediante una utilización más eficaz de unos instrumentos y bases de datos más uniformes dedicados al control del cumplimiento de la legislación. Aunque se prevé un ligero aumento de los costes que habrán de sufragar las autoridades nacionales por el control del cumplimiento de la legislación, dicho aumento está justificado por la mejora de las condiciones de trabajo de los conductores y de las condiciones empresariales para los operadores, lo que permitirá ahorrar costes por incumplimiento. Asimismo, gracias a la propuesta, el control del cumplimiento de la legislación resultará más eficiente, por ejemplo aumentando la utilización de sistemas de clasificación de riesgos para centrar los controles en los operadores incumplidores. La propuesta no exime a las microempresas, pues ello generaría un riesgo de desigualdad de las condiciones de la competencia y de desigualdad de las condiciones de trabajo.

Derechos fundamentales

La propuesta contribuye a los objetivos de la Carta de los Derechos Fundamentales y en particular de su artículo 31, que establece el derecho a unas condiciones de trabajo justas y equitativas.

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**

El seguimiento de la evolución de la situación, en particular el número, los tipos y la frecuencia de las infracciones contra las normas sociales, se efectuará mediante una combinación de informes nacionales de ejecución y análisis de los datos facilitados por las organizaciones de la UE encargadas del control del cumplimiento de la legislación. El Comité del Transporte por Carretera se ocupará del seguimiento y la evaluación periódicos de los problemas que planteen la aplicación y el control del cumplimiento. La información sobre el desplazamiento se extraerá de las bases de datos nacionales utilizando el impreso A1, una declaración de que un trabajador desplazado se mantiene cubierto por el sistema de seguridad social del país de origen.

Las demás novedades que se produzcan en el mercado y sus posibles repercusiones en las condiciones de trabajo y de competencia se evaluarán utilizando los datos correspondientes que se hayan recopilado en el marco de otras iniciativas, en particular la revisión del Reglamento sobre el acceso al mercado del transporte internacional.

- **Documentos explicativos**

La presente propuesta modifica de forma limitada dos Directivas vigentes y establece normas específicas con respecto a otras dos Directivas también vigentes. No parece que sean necesarios documentos explicativos sobre la transposición.

- **Posible modificación de la Directiva 2002/15/CE**

De conformidad con el artículo 154 del TFUE, que establece la consulta a las organizaciones de interlocutores sociales a nivel europeo sobre cuestiones relativas al empleo y a asuntos sociales mencionadas en el artículo 153 del Tratado, la Comisión pondrá en marcha un proceso de consulta para recabar la opinión de los interlocutores sociales sobre la posible orientación de la acción de la Unión con respecto a la Directiva 2002/15/CE, que forma parte del marco jurídico de las normas sociales del sector del transporte por carretera.

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

Los elementos principales de la propuesta son los siguientes:

Directiva 2006/22/CE

El artículo 1 modifica la Directiva 2006/22/CE del modo siguiente:

Artículo 1. Objeto

El artículo 1 se modifica para precisar que los requisitos sobre el control del cumplimiento establecidos en esta Directiva se aplican también a controlar el cumplimiento de la Directiva 2002/15/CE.

Artículo 2. Sistemas de control

El artículo 2, apartado 1, párrafo segundo, se modifica para exigir que los controles efectuados por los Estados miembros incluyan la comprobación del cumplimiento de las disposiciones relativas al tiempo de trabajo establecidas en la Directiva 2002/15/CE.

El artículo 2, apartado 3, especifica que el número mínimo de controles del cumplimiento de las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006 incluya controles del cumplimiento de la Directiva 2002/15/CE.

El artículo 2, apartado 4, exige que la información presentada por los Estados miembros a la Comisión sobre los resultados de los controles en carretera y en los locales comprenda controles del cumplimiento de la Directiva 2002/15/CE.

Artículo 6. Controles en los locales de las empresas

El artículo 6, apartado 1, especifica que las infracciones graves que den lugar a controles en los locales de las empresas de transporte por carretera también deberán incluir las infracciones de la Directiva 2002/15/CE.

Artículo 7. Enlace intracomunitario

El artículo 7, apartado 1, letra d), se incorpora para exigir que las autoridades nacionales designadas intercambien información sobre la aplicación de esta Directiva y de la Directiva 2002/15/CE.

Artículo 8. Intercambio de información

El artículo 8 se modifica a fin de ampliar la cooperación administrativa y la asistencia mutua entre los Estados miembros. El artículo 8, apartado 1, se modifica para precisar que el intercambio de información entre las autoridades nacionales designadas también abarca la aplicación de la Directiva 2002/15/CE y el Reglamento (CE) n.º 561/2006. El artículo 8, apartado 1 bis, se incorpora para establecer plazos fijos dentro de los cuales una autoridad del Estado miembro debe responder a las solicitudes de información de otros Estados miembros.

Artículo 9. Sistemas de clasificación de riesgos

El artículo 9 se modifica para mejorar la coherencia y la eficacia de los sistemas nacionales de clasificación de riesgos. En el artículo 9, apartado 1, se añade un segundo párrafo que exige a la Comisión establecer una fórmula uniforme para el cálculo de la clasificación de riesgos de las empresas de transporte; también especifica los criterios que deben tenerse en cuenta al establecer dicha fórmula, incluido el uso del tacógrafo «inteligente». El artículo 9, apartado 2, se modifica para animar a los Estados miembros a examinar normas para la realización de controles adicionales en los locales de las empresas de transporte por carretera con una clasificación de riesgo elevado. El artículo 9, apartado 4, se añade para precisar que los datos del sistema de clasificación de riesgos deben ponerse a disposición de las autoridades de control. El artículo 9, apartado 5, se añade para exigir a los Estados miembros que pongan la información de los sistemas nacionales de clasificación de riesgos a disposición de los demás Estados miembros cuando así lo soliciten.

Artículo 11. Buenas prácticas

El artículo 11, apartado 3, se añade para exigir a la Comisión que establezca un método común para registrar y controlar los períodos de «otro trabajo» que no sea la conducción cuando el conductor se aleje del vehículo y, por lo tanto, no pueda realizar los registros necesarios en el tacógrafo.

Anexo 1

La parte A, punto 6, se añade para ampliar el ámbito de aplicación de los controles en carretera de modo que abarquen los controles del cumplimiento de los límites del tiempo de trabajo semanal. La parte B, punto 4, se añade para ampliar el alcance de los controles en los locales mediante la inclusión de las disposiciones sobre controles del tiempo de trabajo semanal, descansos y trabajo nocturno establecidas en la Directiva 2002/15/CE.

Normas específicas sobre el desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera que prevalecen sobre determinadas disposiciones de la Directiva 96/71/CE y de la Directiva 2014/67/UE

Artículo 2, apartado 1

El artículo 2, apartado 1, explica los objetivos de las normas que establecen normas específicas sobre el desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera que prevalecen sobre las disposiciones pertinentes de la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE.

Artículo 2, apartados 2 y 3

El artículo 2, apartado 2, especifica el período mínimo de desplazamiento por debajo del cual las normas del Estado miembro de acogida sobre salario mínimo y vacaciones anuales remuneradas no se aplican a los transportes internacionales por carretera. Este umbral temporal no se aplica al cabotaje, 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 apartado 3 explica además el método de cálculo de dichos períodos de desplazamiento.

Artículo 2, apartado 4

El artículo 3, apartados 4 y 5, establece los requisitos administrativos específicos y las medidas de control específicas para verificar el cumplimiento de las disposiciones sobre el desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 2006/22/CE en lo relativo a los requisitos de control del cumplimiento y se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera

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,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹²,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹³,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (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.
- (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.
- (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.
- (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.

¹² DO C de , p. .

¹³ DO C de , p. .

- (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.
- (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.
- (7) A fin de mejorar aún más la eficacia, eficiencia y coherencia del control del cumplimiento, es deseable desarrollar las características y el uso de los sistemas nacionales de clasificación de riesgos vigentes. El acceso a los datos de los sistemas de clasificación de riesgos permitiría centrar mejor los controles en los operadores que no cumplan la legislación, mientras que la existencia de una fórmula uniforme para evaluar la clasificación de riesgos de las empresas de transporte debe contribuir a un trato más equitativo de los operadores en los controles.
- (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 182/2011¹⁴.
- (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 Consejo¹⁵ y de las normas sobre los requisitos administrativos establecidas en la Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶ 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.
- (10) La Comisión, en su propuesta de 8 de marzo de 2016¹⁷ para la revisión de la Directiva 96/71/CE, reconoció que la aplicación de esa Directiva plantea problemas y

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

¹⁶ 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).

¹⁷ COM(2016) 128.

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.

- (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.
- (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 1072/2009¹⁸ y (CE) n.º 1073/2009¹⁹, 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.
- (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.
- (14) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2006/22/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva 2006/22/CE se modifica como sigue:

- 1) El título se sustituye por el texto siguiente:

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

- 2) El artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:

¹⁸ 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).

¹⁹ 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).

«La presente Directiva establece las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014* y la Directiva 2002/15/CE**.».

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

** Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera (DO L 80 de 23.3.2002, p. 35).».

3) El artículo 2 se modifica como sigue:

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

«Dichos controles abarcarán cada año una muestra amplia y representativa de los trabajadores móviles, 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.»;

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

«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.»;

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

«4. La información presentada a la Comisión de conformidad con el artículo 17 del Reglamento (CE) n.º 561/2006 incluirá el número de conductores controlados en la carretera, el número de controles en los locales de las empresas, el número de jornadas de trabajo controladas y el número y tipo de infracciones registradas, con indicación de si el transporte fue de pasajeros o de mercancías.».

4) En el artículo 6, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

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

5) En el artículo 7, apartado 1, se añade la letra d) siguiente:

«d) garantizar el intercambio de información con los demás Estados miembros sobre la aplicación de las disposiciones nacionales de transposición de la presente Directiva y de la Directiva 2002/15/CE.».

6) El artículo 8 se modifica como sigue:

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

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

b) se inserta el apartado 1 bis siguiente:

«1 bis. 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.

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.

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.».

7) El artículo 9 se modifica como sigue:

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

«1. Los Estados miembros implantarán un sistema de clasificación de riesgos de las empresas basado en el número relativo y la gravedad de las infracciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006 o del Reglamento (UE) n.º 165/2014 o de las disposiciones nacionales de transposición de la Directiva 2002/15/CE que haya cometido cada empresa.

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 al que se refiere el artículo 12, apartado 2, de la presente Directiva.»;

a) en el apartado 2 se suprime la segunda frase;

b) se añaden los apartados 4 y 5 siguientes:

«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.

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.».

8) En el artículo 11, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

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

- 9) El anexo I queda modificado como sigue:
- a) en la parte A se añade el punto 6) siguiente:
- «6) los tiempos de trabajo semanales según lo establecido en los artículos 4 y 5 de la Directiva 2002/15/CE.»;
- b) en la parte B se añade el punto 4) siguiente:
- «4) los requisitos sobre tiempos de trabajo semanales, pausas y trabajo nocturno establecidos en los artículos 4, 5 y 7 de la Directiva 2002/15/CE.».

Artículo 2

1. Este artículo establece normas específicas sobre determinados aspectos de la Directiva 96/71/CE con respecto al desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera y de la Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo tocante a los requisitos administrativos y las medidas de control para el desplazamiento de esos conductores.
2. Los Estados miembros no aplicarán el artículo 3, apartado 1, párrafo primero, letras b) y c), de la Directiva 96/71/CE a los conductores del sector del transporte por carretera empleados por las empresas mencionadas en el artículo 1, apartado 3, letra a), de esa Directiva al realizar transportes internacionales según se definen en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009 y (CE) n.º 1073/2009, cuando el período de desplazamiento a su territorio sea inferior o igual a tres días en un período de un mes natural.

Cuando el período de desplazamiento sea superior a tres días, los Estados miembros aplicarán lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, párrafo primero, letras b) y c), de la Directiva 96/71/CE a todo el período de desplazamiento a su territorio en el período de un mes natural mencionado en el párrafo primero.

3. A los efectos del cálculo de los períodos de desplazamiento citados en el apartado 2:
 - a) un período de trabajo diario inferior a seis horas de permanencia en el territorio de un Estado miembro de acogida se considerará media jornada;
 - b) un período de trabajo diario igual o superior a seis horas de permanencia en el territorio de un Estado miembro de acogida se considerará jornada completa;
 - c) las pausas, los períodos de descanso y los períodos de disponibilidad en que se haya permanecido en el territorio de un Estado miembro de acogida se considerarán períodos de trabajo.
4. Los Estados miembros solo podrán imponer los requisitos administrativos y las medidas de control siguientes:
 - a) la obligación de que el operador de transporte por carretera establecido en otro Estado miembro envíe una declaración de desplazamiento a las autoridades nacionales competentes a más tardar al comienzo del desplazamiento, por vía electrónica, en una de las lenguas oficiales del Estado miembro de acogida o en inglés, que contenga solo la información siguiente:
 - i) la identidad del operador de transporte por carretera;
 - ii) los datos de contacto de un gestor de transporte o de cualquier otra persona o personas de contacto que se hallen en el Estado miembro de establecimiento para el enlace con las autoridades competentes del Estado miembro de acogida

en que se presten los servicios y para el envío y la recepción de documentos o notificaciones;

- iii) el número previsto de conductores desplazados y sus identidades;
 - iv) la duración previsible y las fechas previstas del comienzo y de la finalización del desplazamiento;
 - v) las matrículas de los vehículos utilizados en desplazamiento;
 - vi) el tipo de servicios de transporte, es decir, transporte de mercancías, transporte de pasajeros, transporte internacional u operación de cabotaje;
- b) la obligación de que el conductor conserve y ponga a disposición, cuando así se solicite en el control en carretera, en papel o en formato electrónico, una copia de la declaración de desplazamiento y pruebas de la operación de transporte que se efectúe en el Estado miembro de acogida, como la carta de porte electrónica o las pruebas a que se refiere el artículo 8 del Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo;
- c) la obligación de que el conductor conserve y ponga a disposición, cuando así se solicite en el control en carretera, los datos registrados por el tacógrafo y, en particular, los códigos de país de los Estados miembros en que haya estado al realizar transportes internacionales por carretera o transportes de cabotaje;
- d) la obligación de que el conductor conserve y ponga a disposición, cuando así se solicite en el control en carretera, en papel o en formato electrónico, una copia del contrato de trabajo o un documento equivalente a tenor del artículo 3 de la Directiva 91/533/CEE del Consejo²⁰, traducida a una de las lenguas oficiales del Estado miembro de acogida o en inglés;
- e) la obligación de que el conductor ponga a disposición, cuando así se solicite en el control en carretera, en papel o en formato electrónico, una copia de las nóminas de los últimos dos meses; durante el control de carretera, el conductor deberá estar autorizado a ponerse en contacto con la sede, el gestor de transporte o cualquier otra persona o entidad que pueda proporcionar esa copia;
- f) la obligación de que el operador de transporte por carretera entregue, después del período de desplazamiento, en papel o en formato electrónico, copias de los documentos mencionados en las letras b), c) y e), a petición de las autoridades del Estado miembro de acogida y en un plazo razonable.

5. A los efectos del apartado 4, letra a), el operador de transporte por carretera podrá presentar una declaración de desplazamiento para un período de un máximo de seis meses.

Artículo 3

1. La Comisión evaluará la aplicación de la presente Directiva, en particular los efectos del artículo 2, dentro de un plazo máximo de [tres años después de la fecha de transposición de la presente Directiva] y presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe al respecto. El informe de la Comisión irá acompañado, si procede, de una propuesta legislativa.

2. A raíz del informe mencionado en el apartado 1, la Comisión evaluará periódicamente la presente Directiva y presentará los resultados de la evaluación al Parlamento Europeo y al Consejo.

²⁰ Directiva 91/533/CEE del Consejo, de 14 de octubre de 1991, relativa a la obligación del empresario de informar al trabajador acerca de las condiciones aplicables al contrato de trabajo o a la relación laboral (DO L 288 de 18.10.1991, p. 32).

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

Artículo 4

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el [...] [El plazo de transposición será lo más breve posible y, por lo general, no superará los dos años], las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Aplicarán dichas disposiciones a partir del [...].

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 5

La presente Directiva entrará en vigor a los días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 6

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente