

Dictamen del Comité Económico y Social sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la formación de los conductores profesionales de mercancías y de viajeros por carretera»

(2001/C 260/16)

El 21 de febrero de 2001, de conformidad con el artículo 71 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social sobre la propuesta mencionada.

La Sección de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos del Comité sobre este asunto, aprobó su dictamen el 6 de junio de 2001 (ponente: Sr. Kielman).

En su 383º Pleno de los días 11 y 12 de julio de 2001 (sesión del 11 de julio), el Comité Económico y Social ha aprobado por unanimidad el presente Dictamen.

1. Introducción

1.1. El Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera establecía las condiciones a las que debe ajustarse la formación profesional de los conductores profesionales de mercancías y de viajeros por carretera.

1.2. El contenido de la formación necesaria para la obtención del certificado de aptitud profesional está fijado por la Directiva 76/914/CEE. El anexo de dicha Directiva establece que «la formación necesaria para obtener un certificado de aptitud profesional deberá comprender como mínimo» determinadas «materias (...), siempre que éstas no estén ya incluidas en la formación requerida para el permiso de conducción».

1.3. El Reglamento y la Directiva están actualmente superados. El Reglamento data de 1985 y la Directiva de 1976. Esto significa ante todo que el contenido de la formación no incluido en la reglamentación comunitaria relativa al permiso de conducción (Directiva 91/439/CEE) es obsoleto.

1.4. Teniendo en cuenta que, salvo dos países: Francia y Países Bajos, no hay obligación comunitaria alguna de seguir una formación profesional, ello significa que la gran mayoría de los conductores profesionales ejerce su oficio al amparo solamente del permiso de conducción. Para determinados tipos de transporte, como el de mercancías peligrosas, rige naturalmente un régimen más estricto.

1.5. La Comisión considera importante introducir una formación profesional sólida, inicial y continua, que contribuya a reforzar el nivel de seguridad en carretera, la seguridad en las

paradas y la calidad del servicio, la cual, además, permitirá facilitar la inserción profesional y tendrá una influencia positiva en el empleo.

1.6. El establecimiento de manera armonizada de una obligación de formación de esta clase constituirá, por otra parte, un ejemplo práctico del objetivo comunitario que se pretende, esto es, que liberalización del mercado de los transportes y crecimiento de la competencia vayan acompañados de una armonización de las condiciones sociales y de empleo.

1.7. La propuesta de Directiva desarrolla un marco comunitario que engloba las formaciones profesionales existentes en el marco del Reglamento (CEE) nº 3820/85 y ofrece una posibilidad de solución para los problemas específicos que caracterizan el mercado del transporte profesional en lo que a los conductores se refiere, como contratación de nuevos conductores y garantía de la calidad de prestación de los conductores.

2. Observaciones de carácter general

2.1. El Comité comparte el planteamiento de la Comisión de que es absolutamente necesario romper con la práctica actual que permite acceder a la profesión de conductor profesional de mercancías o de viajeros por carretera sin ninguna formación. El Comité, por tanto, suscribe la propuesta —pragmática— de formación mínima obligatoria, tal como ya existe en los Países Bajos y en Francia.

2.2. El Comité comparte el enfoque de la Comisión cuando subraya las dificultades que puede suponer la introducción de una formación inicial completa de 420 horas en total. No cabe duda de que si se impusiese la obligación de seguir una formación inicial completa, surgirían problemas en el mercado de trabajo. Incluso en las circunstancias actuales existe ya un déficit considerable de conductores cualificados.

2.3. La duración de la formación inicial mínima es de 210 horas en total (seis semanas de 35 horas). Corresponde, pues, a la mitad del número de horas que requiere la formación inicial completa. Será obligatoria para todos los nuevos conductores, sin tener en cuenta su edad o el tipo de vehículo conducido. El Comité considera que la introducción de dicha formación inicial mínima facilitará que los conductores profesionales accedan a su profesión a una edad más temprana. La duración de la formación deberá considerarse en relación con los tipos ya existentes de formación y niveles exigidos para permiso de conducción y aptitud profesional en los Estados miembros. Sobre esa base deberá determinarse si procede ampliar a breve plazo el número de horas de formación.

2.4. Además de la formación inicial mínima, la Comisión establece en su propuesta de Directiva el principio de la formación continua. Propone que su duración sea de cinco días cada cinco años. Ésta parece ser —teniendo en cuenta la formación inicial mínima— una buena solución, tanto más cuanto que la experiencia francesa muestra que la formación continua tiene efectos positivos.

2.5. El Comité suscribe la propuesta de la Comisión de que los conductores profesionales que ya ejerzan su función en el momento de la entrada en vigor de la Directiva objeto de examen queden exentos de la formación inicial mínima. Suscribe igualmente la propuesta de que, en cambio, esta categoría de conductores deberá cumplir la obligación general de seguir una formación continua cada cinco años. Esto equivale en la práctica a una jornada de formación al año.

2.6. La Comisión propone establecer criterios para la autorización de los organismos de formación. El Comité no considera de tanta importancia el establecimiento de criterios para tales organismos de formación. Es mucho más importante establecer criterios objetivos para el control de los organismos de examen, de preferencia por parte de las autoridades competentes del correspondiente Estado miembro.

3. Observaciones de carácter particular

3.1. El Comité no se hace una idea totalmente clara del grupo específico al que pretende dirigirse la Comisión. En el artículo 2 de la propuesta de Directiva, la Comisión habla de conductor profesional definiéndolo como conductor que efectúe transportes de mercancías o viajeros «a cambio de una remuneración». ¿Se aplica también esta definición al transporte por cuenta propia, o precisamente no? Tras explicación de la Comisión, el Comité entiende que —sin perjuicio de las exenciones mencionadas en el artículo 3 de la propuesta de Directiva— la definición se aplica a todos los conductores que, en el transporte de mercancías, conduzcan vehículos de carga útil superior a 3,5 toneladas. En el caso del transporte de viajeros, afectará a conductores de vehículos con capacidad para más de 9 personas, conductor incluido.

3.2. El Comité no tiene tampoco una idea clara de la intención de la Comisión cuando en la «exposición de motivos» declara que la formación profesional, inicial y continua, contribuirá a «reforzar (...) la seguridad en las paradas». El Comité pide a la Comisión que aclare este punto con algo más de detalle.

3.3. La exposición de motivos de la propuesta y el anexo «Exigencias mínimas para la formación profesional» no aclaran, a juicio del Comité, si la formación inicial completa requerirá 420 horas, o bien 630 horas. La Comisión ha indicado que esta divergencia es imputable a una confección/traducción incorrecta del texto. Ha subrayado que la norma para la formación completa será un total de 420 horas.

3.4. La Comisión indica en el artículo 9 que los conductores profesionales seguirán las formaciones profesionales inicial y continua en el Estado miembro donde tengan su residencia normal, con el fin de evitar el conocido fenómeno de los que hacen «turismo para obtener el permiso de conducción». Ya que la Comisión propone en el mismo artículo el reconocimiento mutuo de certificados, diplomas y acreditaciones de formación, no debería importar, a juicio del Comité, el lugar en el que los conductores profesionales sigan las mencionadas formaciones. El Comité considera que la limitación al Estado miembro donde tengan su residencia normal no es compatible con la propuesta de reconocimiento mutuo.

3.5. El Comité estima que la Comisión no presta suficiente atención al aspecto cualitativo, esto es, las normas que los Estados miembros deben aplicar al realizar los exámenes. El Comité considera que la calidad de los exámenes es el único medio de verificar que los interesados han adquirido realmente las formaciones. La calidad, pues, es tan importante como la duración de la formación misma.

3.6. La Comisión propone que los instructores deberán tener cinco años de experiencia como conductores profesionales y haber recibido una formación inicial completa y una formación continua. El Comité considera que estas condiciones tienen un carácter demasiado restrictivo. El Comité se pregunta si existirán suficientes instructores que las cumplan. En cualquier caso, la Comisión deberá incluir en la Directiva una disposición transitoria plurianual, al objeto de que se puedan cumplir los requisitos de cualificación para instructores.

3.7. El Comité observa que es necesario que la Directiva se aplique también a los países candidatos a la adhesión, desde el principio mismo de su respectiva adhesión, con miras a garantizar la seguridad del transporte en una UE ampliada y evitar falseamientos de competencia.

4. Resumen y conclusiones

4.1. El Comité suscribe en sus líneas generales la propuesta de la Comisión de imponer una formación mínima obligatoria para los conductores profesionales acompañada de un control periódico de las cualificaciones exigidas y, en caso necesario, seguida de una formación continua específica cada cinco años. Principalmente, porque así se reforzará el nivel de seguridad en carretera y la calidad del servicio, y porque, además, ello tendrá una influencia positiva en el empleo.

4.2. El Comité considera que la Comisión debe aclarar a qué grupo específico concreto se destina la propuesta. Debe explicar qué entiende por las palabras «a cambio de una remuneración». Es necesario igualmente que la Comisión aclare con más detalle lo que pretende cuando arguye que la formación profesional, inicial y continua, contribuirá a «reforzar (...) la seguridad en las paradas».

4.3. A juicio del Comité, la Comisión se concentra en el aspecto cuantitativo, es decir, en la cantidad mínima de horas

de formación, sin prestar suficiente atención a las normas que deben establecerse en materia de exámenes.

4.4. La Comisión propone que los conductores profesionales deberán seguir las formaciones profesionales inicial y continua en el Estado miembro donde tengan su residencia normal. Esto es estrictamente conforme con lo establecido en la Directiva comunitaria sobre el permiso de conducción. El Comité, no obstante, se pregunta si no es innecesariamente restrictivo en el caso de una formación inicial mínima y continua. La respuesta es afirmativa si se repara en que la Comisión propone también el objetivo de reconocimiento mutuo de certificados, diplomas y acreditaciones de formación.

4.5. El Comité, por último, observa que, habida cuenta de los requisitos que la Comisión impone a los instructores, es decir, que deberán tener cinco años de experiencia como conductores profesionales y haber recibido una formación inicial completa y una formación continua, resultará muy difícil contratar a un número suficiente de ellos. El Comité recomienda a la Comisión que revise su propuesta en lo relativo a este particular.

Bruselas, 11 de julio de 2001.

El Presidente
del Comité Económico y Social
Göke FRERICHS