

Dictamen del Comité Económico y Social sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera»

(COM(2001) 573 final — 2001/0241 (COD))

(2002/C 221/06)

El 24 de octubre 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 en este asunto, aprobó su dictamen el 30 de abril 2002 (ponente: Sr. García Alonso).

En su 391º Pleno de los días 29 y 30 de mayo de 2002 (sesión del 29 de mayo), el Comité Económico y Social ha aprobado por 94 votos a favor, 1 voto en contra y 3 abstenciones el presente Dictamen.

1. Introducción

1.1. La modificación de la Directiva 93/104/CE sobre ordenación del tiempo de trabajo por la Directiva 2000/34/CE, en la que se establecen los requisitos mínimos aplicables a los trabajadores móviles del sector de transporte por carretera, hacía aconsejable la actualización del Reglamento 3820/85, entre otros motivos porque la ordenación del tiempo de trabajo que contempla la citada Directiva —y los tiempos de conducción de los conductores referidos en el Reglamento— tienen una directa relación y por tanto deben complementarse sus respectivos preceptos en materias comunes.

1.2. Por ello, es importante señalar y al mismo tiempo agradecer el esfuerzo desarrollado por la Comisión Europea en la adopción de esta propuesta de modificación, con cuyos principales objetivos en este sentido —armonización de las condiciones de la competencia, mejora de las condiciones de trabajo y aumento de la seguridad vial— el Comité está totalmente de acuerdo.

1.3. No obstante, el Comité entiende que en el texto de la propuesta objeto del presente dictamen existen algunos aspectos que admiten mejoras, en algunos casos de redacción, a efectos de clarificar los conceptos, y en otros —los menos— en su contenido, con el fin de facilitar su aplicabilidad y observancia y mejorar la seguridad en la carretera, en un sector que, no olvidemos, presta un servicio de interés general, circunstancia que condiciona en muchas ocasiones las decisiones de los empresarios y por ende los intereses de los trabajadores, ante las demandas de servicios de calidad por parte del cliente.

1.4. La propuesta del Comité Económico y Social Europeo pretende en su versión final encontrar el punto de equilibrio aconsejable y recomendable para una actividad necesitada de una cierta flexibilidad en su ordenación y de condiciones sociales aceptables como es el transporte por carretera, lo que facilitará la aplicación eficaz y uniforme del Reglamento también adecuado a la evolución constante que viene experimentando el sector y con el propósito de favorecer las buenas prácticas.

2. Observaciones previas

2.1. El Comité acoge favorablemente la propuesta de modificación del Reglamento (CEE) nº 3820/85 destinada a facilitar la armonización de ciertos aspectos de la normativa social sobre tiempos de conducción, pausas y períodos de descanso en el momento de introducir el tacógrafo digital. No obstante, este organismo comunitario llama la atención sobre las dificultades que el anexo técnico del tacógrafo digital está teniendo para ser aprobado a nivel comunitario y, por tanto, sobre el desconocimiento existente en la actualidad respecto a los requerimientos técnicos del nuevo aparato que, en cierta medida, han condicionado la modificación del actual Reglamento (CEE) nº 3820/85.

2.2. Si bien es cierto que el sector del transporte por carretera ha sufrido grandes cambios durante los diecisiete años transcurridos desde la adopción del Reglamento (CEE) nº 3820/85, no debemos olvidar que muchas de las transformaciones acaecidas en el sector han supuesto un avance y un desarrollo en la actividad profesional realizada por los conductores, que en la actualidad cuentan con mayores avances técnicos en los vehículos y mejores infraestructuras en las carreteras, que facilitan el ejercicio de su actividad profesional. No obstante, también existen dificultades, como las relativas a la circulación, congestión, estrés, competencia desleal, etc., que se deben superar.

2.3. El CESE acoge con satisfacción los nuevos apartados del artículo 10 sobre la responsabilidad de la empresa a la hora de permitir que el conductor pueda cumplir las normas sobre el tiempo de conducción. Con la nueva versión, el artículo 10 regula de forma más clara la división de responsabilidades entre el conductor y la empresa, lo que supone una mejora considerable respecto de la redacción previa.

2.4. El CESE también considera positivo el nuevo apartado sobre responsabilidad por la conducción global en un día, incluso si se atraviesan varios Estados miembros.

2.5. El CESE apoya la creación de un comité consultivo especial sobre la aplicación y supervisión del nuevo Reglamento modificado. Si su labor se vincula a las reuniones entre los interlocutores sociales del sector del transporte por carretera, ello permitirá una buena aplicación e interpretación de dicho Reglamento.

2.6. Existen problemas de interpretación normativa en cuanto al tiempo de conducción para los conductores no incluidos en el ámbito de aplicación de la propuesta, por ejemplo, los que realicen servicios de viajeros de menos de 50 km pero que también realicen un servicio incluido en el campo de aplicación de la propuesta de Reglamento. Llegados a este punto, cabe plantearse qué tipo de medidas, fuera del tacógrafo, deberán aprobar las instituciones comunitarias para resolver el control del tiempo diario de conducción total de los servicios en aquellos supuestos en los que el conductor realice un servicio excluido de esta regulación jurídica, junto con otro incluido en el ámbito de aplicación de la propuesta.

2.7. Es posible reducir aún más las excepciones recogidas en el Reglamento. Por ejemplo, no existe ningún motivo para la exclusión del transporte de material de circo prevista en el artículo 3. El artículo 3 da la impresión de que se está legislando sobre el vehículo y no sobre el tiempo de conducción del conductor.

3. Observaciones sobre el articulado de la propuesta

Capítulo I. Disposiciones preliminares

3.1. El Comité observa que la propuesta de Reglamento pormenoriza los diferentes conceptos que son objeto de regulación, y a este respecto propone las siguientes mejoras: En el artículo 1 se propone sustituir «métodos de transporte» por «modos de transporte».

3.2. En el artículo 2.1 a) deberá sustituirse 3,5 por 2,0 toneladas, ya que las estadísticas presentan un elevado número de accidentes en el segmento de vehículos de transporte de mercancías entre 2 y 3,5 toneladas.

3.3. En el artículo 4.4, y por lo que se refiere a las pausas, debería introducirse el siguiente concepto: Pausa — cualquier período de tiempo durante el cual un conductor no realice ningún otro trabajo.

3.4. Igualmente, para el período de descanso diario (art. 4.7) se sugiere la siguiente modificación: «Período de descanso diario» es el periodo de tiempo durante el cual el conductor puede disponer libremente del mismo, ya corresponda a un «período de descanso diario normal» o a un «período de descanso diario reducido».

3.5. Al mismo tiempo, para el período de descanso semanal contemplado en el artículo 4.8 se propone la introducción de los siguientes matices: «período de descanso semanal» es el período de tiempo durante el cual el conductor puede disponer libremente del mismo, ya corresponda a un «período de descanso semanal normal» o a un «período de descanso semanal reducido».

3.6. Sería aconsejable incluir en el concepto de «servicios regulares» los «servicios regulares de uso especial», como los servicios de transporte de trabajadores o de escolares, que también mantienen una regularidad de horario, calendario, itinerario, etc. tal y como se contempla en el artículo 2, apartado 1.2 a), b) y c), del Reglamento (CEE) nº 684/92 del Consejo de 16 de marzo de 1992.

3.7. También se propone añadir al artículo 4.14 la frase final «que realizan conducción». Al mismo tiempo, convendría en el artículo 4.15 una redacción más concreta, sobre todo desde el punto de vista profesional.

3.8. Respecto al ámbito de aplicación se sugiere la siguiente redacción: Vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios cuyo radio no supere los 50 km.

3.9. En el artículo 3.5 se sugiere la supresión de los términos «propiedad del Estado, o alquilados sin conductor por éste», ya que la titularidad del vehículo o su alquiler resultan irrelevantes a los fines y objetivos de la disposición; el texto quedaría redactado de la siguiente forma: Vehículos especiales, utilizados con fines médicos.

3.10. Por lo que respecta al art. 3.7, se propone la sustitución de la frase «cuyo radio de acción sea de 50 kilómetros alrededor de su base» por «cuyo radio de acción no supere los 50 kilómetros».

Capítulo II. Tripulación, tiempos de conducción, pausas y períodos de descanso

3.11. Es necesario destacar que en el artículo 5 no aparece ninguna referencia a la edad mínima de los conductores, de lo que cabe concluir que en relación con el debate que actualmente las instituciones comunitarias están celebrando sobre la Directiva de formación profesional para los conductores, la edad de los conductores podría también rebajarse a 18 años. Esta medida podría ser muy positiva para el sector y en general para la creación de empleo, dada la carencia de conductores existente.

3.12. Por esta razón, se propone la supresión de los puntos 1 y 2 del artículo 5 de la propuesta referidos a «cobradores» y «ayudantes», ya que parece lógico que la supresión de la edad mínima para la categoría más generalizada, como la de los conductores, conlleve igual supresión para las categorías de menos incidencia en el transporte, como la de los cobradores o ayudantes, para los que serían de aplicación las disposiciones nacionales de carácter general en materia de empleo.

3.13. Por lo que respecta al artículo 7, no hay objeciones a la nueva redacción de los puntos 1 y 2; pero sí resulta imprescindible recuperar la posibilidad de fraccionamiento de las pausas, que además facilitan la mejora del servicio (sobre todo en el transporte de viajeros) y contribuyen a la mejora de los niveles de seguridad vial. Por ello se propone la inclusión en este artículo 7 de un punto 3 con el siguiente texto:

«En los servicios regulares de viajeros, las pausas contempladas en los puntos anteriores podrán fraccionarse en interrupciones de al menos 15 minutos cada una, intercaladas en el período de conducción.»

3.14. Resultaría más conveniente que al final del texto del art. 8.6 se sustituyese «y esté estacionado» por «y esté parado en el caso del descanso diario y estacionado en el del descanso semanal». Sería deseable que el descanso semanal se efectuara fuera del vehículo.

Capítulo III. *Responsabilidad de la empresa*

3.15. El artículo 10, apartado 4, responsabiliza a las empresas de transporte por las infracciones cometidas por conductores en beneficio de las mismas, aun cuando lo hayan sido fuera del territorio de su Estado miembro. Será necesario abordar la limitación en la aplicación de este precepto y contemplar una casuística más específica, por ejemplo en los casos de servicios subcontratados.

Bruselas, 29 de mayo de 2002.

3.16. Se proponen modificaciones a efectos de clarificación: en el artículo 11, la inclusión de una referencia al Reglamento: «que los fijados en los artículos 6 a 9 del presente Reglamento al transporte por carretera».

Capítulo V. *Controles y sanciones*

3.17. Respecto al artículo 19, se propone la sustitución del texto del 2º párrafo por el siguiente: «las sanciones incluirán la posibilidad de inmovilizar y retirar el vehículo en caso de infracción grave». El CESE apoya la armonización de las infracciones y sanciones, a través de una nueva directiva sobre circulación y tráfico.

3.18. El CESE recomienda a la Comisión que considere la oportunidad de asociar a los agentes sociales en la aplicación del reglamento y, en particular, en el ámbito de los artículos 22 y 23 de la propuesta.

3.19. Finalmente, en el artículo 23.1, convendría sustituir «podrán referir» por «podrán remitir».

El Presidente
del Comité Económico y Social
Göke FRERICHS