



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 23.5.2007
COM(2007) 266 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO

**sobre las consecuencias de la exclusión de los conductores autónomos del ámbito de la
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**

INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO

sobre las consecuencias de la exclusión de los conductores autónomos del ámbito de la 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

1. INTRODUCCIÓN

La Directiva 2002/15/CE¹ establece los requisitos mínimos que han de cumplirse en la ordenación del tiempo de trabajo para mejorar la protección de la seguridad y la salud de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera, para mejorar la seguridad vial y para aproximar en mayor grado las condiciones de competencia. La Directiva entró en vigor el 23 de marzo de 2002 y los Estados miembros han tenido tres años, hasta el 23 de marzo de 2005, para aplicar las disposiciones de la misma a los trabajadores móviles. En el artículo 2, apartado 1, de la Directiva se indica que las disposiciones de la Directiva se aplicarán a partir del 23 de marzo de 2009 a los conductores autónomos una vez que la Comisión haya presentado un informe al Consejo y al Parlamento Europeo y la correspondiente propuesta normativa basada en el informe.

Dentro del acuerdo de conciliación final alcanzado entre el Parlamento Europeo y el Consejo sobre esta Directiva, se decidió que, al menos dos años antes de esta fecha, a saber, el 23 de marzo de 2007, la Comisión presentaría un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el que se analizarían las consecuencias de la exclusión de los conductores autónomos del ámbito de esta Directiva respecto de la seguridad vial, las condiciones de competencia, la estructura de la profesión y aspectos sociales. El informe tendría en cuenta las circunstancias en cada Estado miembro derivadas de la estructura de la industria del transporte y el entorno laboral de la profesión de transportista por carretera. A partir del informe, la Comisión debía presentar una propuesta: a) para fijar las modalidades de inclusión de los conductores autónomos que únicamente hacen transportes nacionales y que tienen una situación particular, b) para no incluir a los conductores autónomos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.

En el artículo 7, apartado 2, de la Directiva, se impone también a la Comisión que evalúe las consecuencias de las disposiciones sobre trabajo nocturno de la Directiva y que informe sobre ellas antes del 23 de marzo de 2007 en el contexto del presente informe bianual que tiene que presentar sobre la aplicación de la Directiva.

Por tanto, el presente informe cumple varios objetivos: sirve para proporcionar una visión de conjunto del estado actual de aplicación de la Directiva por parte de los Estados miembros; aborda las posibles consecuencias de la exclusión de los conductores autónomos del ámbito de la Directiva; y, por último, evalúa las consecuencias de las disposiciones de la Directiva sobre el período nocturno.

¹ DO L 80 de 23.3.2002, p. 35.

La Comisión seleccionó asesores en diciembre de 2005 para analizar los tres objetivos arriba mencionados, elaborar informes sobre cada Estado miembro y realizar el análisis a través de un examen en profundidad de los estudios e información pertinentes, entrevistas directas con representantes de ambos lados de la industria, las administraciones nacionales y las Direcciones Generales de la Comisión interesadas, así como de información obtenida a raíz de varias reuniones con la industria sobre los resultados preliminares logrados, todo ello con objeto de presentar sus conclusiones bien sopesadas sobre la exclusión de los conductores autónomos y las consecuencias de las disposiciones sobre el periodo nocturno. El informe final puede consultarse en http://ec.europa.eu/transport/road/studies/index_en.htm.

2. APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA POR PARTE DE LOS ESTADOS MIEMBROS

Una mayoría de Estados miembros no consiguió transponer la Directiva en el plazo de transición establecido en tres años. La Comisión se vio obligada a incoar procedimientos de infracción contra once Estados miembros en mayo de 2005. Desde entonces, el número de Estados miembros que no ha comunicado sus medidas de transposición se ha reducido a cuatro. Ello implica que el impacto de la Directiva en determinados Estados miembros únicamente puede calcularse. Con respecto a los Estados miembros que sí han transmitido sus medidas nacionales de transposición, la Comisión ha iniciado un intercambio de correspondencia con ellos para velar por que las definiciones y límites reflejen correctamente las disposiciones de la Directiva. Por tanto, la Comisión no está aún en situación de publicar su primer informe bianual, previsto para marzo de 2007.

3. CONSECUENCIAS DE LA EXCLUSIÓN DE LOS CONDUCTORES AUTÓNOMOS

3.1. Introducción

El texto final de la Directiva es fruto de un delicado compromiso que da fe del difícil acuerdo de conciliación entre el Parlamento Europeo y el Consejo. La inclusión de los conductores autónomos antes del 23 de marzo de 2009 tras el cumplimiento de las condiciones arriba mencionadas representó un cambio con respecto a la posición común del Consejo² de exclusión temporal a la espera de otra posible propuesta de inclusión de la Comisión en una fase posterior. Dos Estados miembros, España y Finlandia, intentaron posteriormente y sin éxito anular la Directiva³ ante el Tribunal de Justicia, principalmente para excluir de forma permanente a los conductores autónomos del ámbito de la Directiva. En su propuesta original⁴ y durante el debate de la Directiva propuesta, la Comisión defendió la inclusión de los conductores autónomos por varias razones:

- (a) por coherencia con el ámbito del Reglamento⁵ en materia de normas sobre tiempo de conducción y periodos de descanso, que no hace tal distinción entre conductores;

² DO L 142 de 15.5.2001, p. 24.

³ C-184/02, Reino de España, y C-223/02, República de Finlandia (asuntos acumulados) de 24.9.2004, Rec. p. I-7789.

⁴ DO C 43 de 17.2.1999, p. 4.

⁵ DO L 370 de 31.12.1985, p. 1.

- (b) para evitar la posible fragmentación de una industria altamente competitiva a través de la designación de los empleados como conductores autónomos (denominados «falsos autónomos»);
- (c) para garantizar que los objetivos de competencia leal, aumento de la seguridad vial y mejores condiciones laborales se aplicarían a todo el sector del transporte por carretera a través de la Directiva.

Sin embargo, la propuesta original de la Comisión se elaboró sobre una definición menos extensa del tiempo de trabajo en el caso de los conductores autónomos.

En vista de las conclusiones recogidas en el informe de los asesores, la Comisión debe reflexionar sobre el impacto de la inclusión de los trabajadores autónomos en la Directiva y cómo pueden alcanzarse de la mejor manera sus objetivos iniciales.

3.2. Seguridad vial

A primera vista, el vínculo entre la fatiga por trabajar demasiadas horas y un mayor riesgo para la seguridad vial generado por los conductores profesionales parece obvio. Sin embargo, dado que muchos Estados miembros no han aplicado la Directiva hasta hace poco, es aún muy pronto para obtener información sobre el impacto sobre la seguridad vial de las nuevas normas. Además, la base de datos de la Comisión, que depende de las estadísticas transmitidas por las administraciones nacionales, no puede hacer distinción entre conductores autónomos y trabajadores móviles. Con frecuencia, es también difícil averiguar la razón de un accidente concreto, ya que la fatiga puede ser consecuencia no sólo de un exceso de horas de trabajo, sino también de otros factores.

Dicho esto, la abundante documentación de investigación al respecto, así como el informe global elaborado por la Comisión⁶, pone de manifiesto que el exceso de horas de trabajo, que en el caso de conductores de transportes de mercancías implica también un elemento considerable de trabajo físico (carga y descarga), es un factor que contribuye en gran medida a la fatiga y, por tanto, a dormirse al volante. La fatiga y sus consecuencias para la seguridad vial pueden afectar a un conductor, independientemente de que sea autónomo o trabajador móvil.

El informe de los asesores confirmó que los conductores autónomos trabajan más horas que los trabajadores móviles del transporte por carretera y que ambas categorías trabajan más que los trabajadores de otros sectores. En caso de que el conductor autónomo quede excluido de las normas sobre tiempo de trabajo, únicamente su tiempo de conducción, pausas y periodos de descanso estarán regulados a nivel comunitario por el Reglamento (CEE) n° 3820/85, que pronto quedará sustituido, el 11 de abril de 2007, por el Reglamento (CE) n° 561/2006. Dejará de haber un límite para los «otros trabajos», los cuales tendrá que seguir registrando aún en el tacógrafo de conformidad con el Reglamento (CEE) n° 3821/85. Varios estudios⁷ han señalado que, para los conductores profesionales, la conducción representa como media un 66 % de todo su trabajo y la disponibilidad,

⁶ Le lien entre la durée de travail des conducteurs routiers et la sécurité routière au sein de l'Union européenne, Universität-Gesamthochschule Kassel, Institut für Arbeitswissenschaft, junio de 1997

⁷ Idem, p. 170, cuadro 8.21.

un 12 %, lo que deja una dedicación de un 21 % de su tiempo a «otros trabajos», tales como la carga y la descarga. Por tanto, la exclusión de los autónomos implicaría que no se aplicaría un límite de tiempo semanal global a tales actividades. Sin embargo, para los conductores autónomos, este límite de tiempo abarcaría sólo parte de su rutina laboral, ya que no se incluyen ni la disponibilidad ni el trabajo administrativo general, a menos que estén vinculados a la operación de transporte específica (véase el artículo 3, letra a), apartado 2, de la Directiva 2002/15/CE). No obstante, esta laguna se eliminará en el futuro mediante varias normas nuevas introducidas por el nuevo Reglamento (CE) nº 561/2006, en virtud del cual se impondrá un nuevo límite de tiempo de conducción semanal de 56 horas (hasta ahora, en teoría, los conductores podían conducir legalmente hasta 74 horas en una semana) y se exigirá que todos los conductores se tomen un descanso semanal de 45 horas seguidas cada dos semanas.

Otros factores que contribuyen a la fatiga (el estrés, los problemas de salud y la falta de apoyo) se presentaban con más frecuencia entre los autónomos. No cabe duda de que la reducción del tiempo de trabajo podría contribuir a reducir la fatiga. Sin embargo, ello podría generar mayores niveles de estrés, ya que el conductor autónomo trataría de lograr más en menos tiempo para mantener su rentabilidad, lo que, a su vez, podría generar más fatiga y accidentes. Los asesores destacan que la concentración en otros factores, tales como una mejor aplicación de las normas del tiempo de conducción y aspectos relacionados con el entorno laboral, podrían resultar ser medidas de seguridad vial más eficaces que la reducción del tiempo de trabajo para los autónomos.

A diferencia de otras medidas de seguridad vial, para las cuales se considera necesaria la coerción activa del cumplimiento de las normas, aplicada a nivel nacional o dentro del marco normativo comunitario, parece ser que los Estados miembros no conceden a las normas de tiempo de trabajo el mismo grado de prioridad que a la ejecución de las normas comunitarias de tiempo de conducción y periodos de descanso. Pese a la presión ejercida por la Comisión y el Parlamento Europeo a la hora de discutir el texto que es ahora la Directiva 2006/22/CE sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) nº 3820/85 y (CEE) nº 3821/85 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 Consejo⁸, el Consejo no aceptó ningún requisito mínimo de inspección sistemática de las normas en materia de tiempo de trabajo. Con respecto a las normas aplicables al tiempo de conducción y periodos de descanso, sí que aprobaron toda una serie de nuevas medidas para garantizar el cumplimiento, consistentes en triplicar paulatinamente los porcentajes mínimos de inspección, concentrándose en las inspecciones de las instalaciones (al menos un 50 % de todas las inspecciones anuales) y elaborando y aplicando una estrategia nacional de ejecución. Con respecto al tiempo de trabajo, la ejecución está, por tanto, prácticamente abocada a depender de las denuncias de los conductores o de la investigación como consecuencia de un accidente, y presumiblemente, a los autónomos les afecta sólo esta última. Un bajo nivel de cumplimiento de las normas reduciría todo efecto sobre la seguridad vial.

⁸ DO L 102 de 11.4.2006, p. 35.

Dicho esto, la Comisión sigue creyendo que, en términos de seguridad vial, una reducción del tiempo de trabajo en el sector podría tener un efecto positivo. La documentación de investigación tiende a corroborar esta opinión. Un 50 % de los trabajadores y un 25 % de las partes interesadas gubernamentales entrevistados por los asesores mencionaron que compartían esta percepción (véase el cuadro 5.3 del informe de los asesores). Al centrarse concretamente en el impacto que tendría la inclusión de los autónomos, un porcentaje ligeramente superior de cada categoría de parte interesada (gobierno, patrones y trabajadores) admitió que tendría una repercusión positiva en la seguridad vial.

La inclusión de los autónomos podría tener un efecto positivo sobre la seguridad vial, pero es difícil de cuantificar. La Comisión es consciente de que otros factores, tales como la edad y, especialmente, el estrés, pueden desempeñar un papel igualmente importante a la hora de generar fatiga, sobre todo entre los conductores autónomos, y reconoce que las nuevas normas en materia de tiempo de conducción y de descanso, así como una aplicación más estricta de las mismas, pueden desempeñar un papel igualmente válido a la hora de reducir la fatiga y el estrés.

3.3. Condiciones de competencia y estructura de la profesión

El segundo objetivo de la Directiva y una importante razón por la cual la Comisión propuso inicialmente la inclusión de los conductores autónomos en el ámbito de la Directiva es evitar el falseamiento de la competencia y garantizar condiciones de equidad para todos los operadores del transporte por carretera. La Comisión temía que la exclusión de los conductores autónomos generara una fragmentación de la industria, dado que operaba en un entorno altamente competitivo. El fenómeno de que un operador incitara a sus conductores a convertirse teóricamente en autónomos, aunque trabajaran única y exclusivamente para él, conocidos como «falsos» autónomos, podría resultar más atractivo y más frecuente. Como resultado, dichos operadores y sus subcontratistas internos competirían sobre una base desigual.

En términos de estructura de la profesión, una de las características distintivas del sector del transporte por carretera es la fragmentación presente en la industria. Dentro de la Unión, un 95 % de las empresas de transporte por carretera son microempresas con menos de diez trabajadores (pequeñas firmas o empresas formadas por una sola persona). Sólo un 1 % de las empresas tiene más de cincuenta trabajadores.

A falta de datos concretos sobre el efecto de la aplicación de las disposiciones de la Directiva a los trabajadores móviles, los asesores analizaron las tendencias dentro de «agrupaciones» de Estados miembros, a saber, grupos de Estados miembros en los que la estructura del sector del transporte por carretera parece ser similar. Se crearon cuatro agrupaciones de Estados miembros: Sur/Mediterráneo (ES, FR, GR, IT, PT); en esta agrupación hay muchos autónomos, pocas empresas grandes y se ha observado un aumento de la consolidación. Central/Occidental (AT, BE, DE, IE, LU, NL, UK); en esta agrupación hay pocos autónomos, muchas empresas grandes y se ha observado un aumento de la consolidación. Norte (DK, SE, FI); en esta agrupación hay pocos autónomos, pocas empresas grandes y se detectado una creciente fragmentación. Por último, Nuevos Estados Miembros (BU, CY, CZ, EE, LT, LV, HU, MT, PL, RO, SL, SK); en esta agrupación hay muchos autónomos, pocas empresas grandes y se ha observado una creciente fragmentación. Los asesores

consideraban que la exclusión de los autónomos fomentaría la continuación de la tendencia actual hacia la fragmentación en las dos últimas agrupaciones, provocando al mismo tiempo un pequeño incremento de los conductores autónomos en las dos primeras agrupaciones. Además, no se esperaba una repercusión importante sobre la competencia en la industria del mantenimiento de la exclusión de los autónomos. Éstos retendrían su papel actual de subcontratistas de bajo coste en la agrupación de Estados miembros en la que predominan las grandes empresas o competirían en pie de igualdad con otros conductores autónomos en las agrupaciones de Estados miembros en las que constituyen la mayoría del sector del transporte por carretera.

Las circunstancias de los distintos Estados miembros con respecto a la estructura de la industria del transporte aparecen recogidas en detalle en el capítulo 6.2, así como en el anexo 3 del informe de los asesores.

Por contraste, la inclusión de los autónomos supondrá un aumento de los gastos y una reducción del tiempo de trabajo, de forma que la ventaja competitiva de los autónomos en la industria del transporte de mercancías por carretera se verá considerablemente reducida. En tal caso, las empresas más grandes se hallarán en una posición más competitiva, ya que podrían hacer frente a la reducción de horas aplicando medidas de eficiencia. Esto podría reforzar el proceso de consolidación en la industria.

Aunque no se produzca ningún cambio significativo en las condiciones de competencia y se mantenga la exclusión de los autónomos, queda aún pendiente la cuestión de los «falsos» autónomos. Es esta cuestión la que podría generar una fragmentación artificial de la estructura de la profesión en caso de que la Directiva no se aplique a los autónomos.

La Comisión considera que las normas relativas al tiempo de trabajo deben aplicarse a los «falsos» conductores autónomos. Observa que muchos Estados miembros no han transpuesto correctamente la distinción concreta entre «trabajador móvil» y «conductor autónomo» que la Directiva hace en el artículo 3, letras d) y e), respectivamente. La definición de un conductor autónomo está muy detallada: tiene una licencia comunitaria o cualquier otra habilitación de transporte profesional, puede trabajar por cuenta propia, no está relacionado con un empresario mediante un contrato de trabajo o mediante cualquier otro tipo de relación laboral jerárquica, es libre para organizar sus actividades laborales, sus ingresos dependen directamente de los beneficios realizados, puede cooperar con otros conductores autónomos y mantiene relaciones comerciales con varios clientes. De lo contrario, el conductor se considera un trabajador móvil. La Comisión tiene intención de concentrarse en la aplicación correcta de la definición de trabajadores móviles de la Directiva.

La Comisión considera también que, al abordar esta cuestión, se reducirá la fragmentación artificial de la industria. Asimismo, observa que otras limitaciones, como criterios más estrictos de admisión a la profesión de transportista por carretera, pueden actuar como contrapeso de toda posible presión de fragmentación que la exclusión de esta categoría de conductor pueda generar⁹.

⁹ Véase el resumen de las contribuciones recibidas por la Comisión en respuesta al documento de consulta «Revisión de la normativa comunitaria sobre acceso al mercado del transporte por carretera y acceso a

3.4. Aspectos sociales

Mediante el concepto de «aspectos sociales», la Comisión reconoce no sólo la salud, la seguridad y las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles y los conductores autónomos, sino también la remuneración y el equilibrio entre la vida laboral y la personal. Tomados en su conjunto, todos estos aspectos contribuyen a crear una imagen de la profesión, imagen que, hasta la fecha, no ha resultado ser suficientemente atractiva para contrarrestar la persistente escasez de conductores profesionales en toda la Unión.

Las circunstancias de cada Estado miembro en materia entorno laboral de la profesión de transportista por carretera se recogen detalladamente en los apartados 2.4.3 y 2.4.4 del informe de los asesores, así como en su anexo 4.

En términos de renta, los asesores han constatado que en las agrupaciones de Estados miembros en las que las pequeñas empresas y los conductores autónomos constituyen una gran proporción del sector, se considera que la renta se sitúa en un nivel alto, lo cual refleja las muchas horas que generalmente se espera que trabajen esos conductores. En la agrupación de Estados miembros Central/Occidental, en la que un porcentaje relativamente pequeño de conductores autónomos trabajan principalmente como subcontratistas para empresas de transporte más grandes, la norma es un nivel de renta más bajo. La exclusión de los autónomos les permite mantener su nivel de renta, así como su posición competitiva en el sector. Aunque la Directiva no aborda la cuestión de la rentabilidad, es evidente que este es un aspecto clave de la futura viabilidad del conductor autónomo. La aplicación de las disposiciones de la Directiva tendrá un impacto inevitable en este ámbito, haciendo que la profesión pierda atractivo desde el punto de vista financiero.

Los asesores confirmaron que la inclusión reduciría la carga de trabajo físico que tienen que asumir los conductores autónomos. Con respecto al perfil laboral psicosocial del sector, consideraban que el impacto de la inclusión sería ambiguo, ya que los encargos tendrían que afrontarse en un plazo más breve, lo que conduciría a una pérdida de control sobre los trabajos. Del estudio se desprende claramente que, en comparación con otros trabajadores, los conductores autónomos declaran actualmente más problemas de salud relacionados con su trabajo, desean trabajar menos horas extras y están menos satisfechos del equilibrio entre su vida profesional y familiar. Sin embargo, una reducción del tiempo de trabajo también generaría una reducción de renta.

La Comisión observa que, según el estudio de los asesores, el perfil del conductor autónomo es el de un joven empresario. Dada la persistente escasez crónica de conductores en el sector, tales conductores tienen la opción de convertirse en un trabajador móvil o en un conductor autónomo. Esta última opción les brinda la posibilidad de controlar mejor sus trabajos y de obtener una renta superior, con la necesidad de invertir más tiempo y energía para que sea rentable.

Así, mientras que el mantenimiento de la exclusión puede ser preferible por razones económicas, las posibles repercusiones sociales de la exclusión o la inclusión son menos evidentes. Es posible que la exclusión no contribuya a mitigar los problemas de salud y seguridad; por otro lado, la inclusión puede generar un estrés adicional y una mayor carga administrativa para los autónomos, al tiempo que se reduce su renta.

3.5. Conclusiones

La Comisión ha tomado nota de los resultados de la encuesta y el estudio extensivos llevados a cabo por los asesores, así como de las opiniones expresadas en las reuniones posteriores con los Estados miembros y las partes interesadas del ámbito social durante septiembre de 2006, momento en el que se presentaron los datos preliminares de la encuesta.

Aunque la Comisión reconoce que la limitación del tiempo de trabajo de los autónomos puede aportar una cierta mejora de la seguridad vial, es difícil cuantificar dicha mejora en relación con otros factores que contribuyen a la fatiga. Las dificultades que plantean las inspecciones, citadas por los gobiernos en la encuesta de los asesores, y la actitud permanente de una mayoría de Estados miembros durante el debate de tres años sobre la aplicación de la Directiva 2006/22/CE, consistente en excluir de su ámbito una aplicación sistemática de las normas sobre tiempo de trabajo, pueden hacer en la práctica que las disposiciones de la Directiva sean ineficaces, sobre todo con respecto a los conductores autónomos.

En un sector muy fragmentado, parece que la exclusión de los autónomos reforzará las tendencias actuales de la estructura de la profesión y permitirá a los autónomos mantener su posición competitiva dentro de la industria. Si se aborda la cuestión de los «falsos» autónomos, se contrarrestará la posible fragmentación artificial.

En términos de impacto social, la Comisión reconoce que el equilibrio entre las desventajas y ventajas globales de la exclusión o la inclusión es contradictorio. Un aumento de las horas de trabajo de los conductores autónomos, posibilitada por la exclusión de la Directiva, podría considerarse no deseable en sí misma desde la perspectiva de la mejora de la salud y la seguridad de los conductores. Pero la inclusión podría generar una mayor angustia y dificultades económicas para los autónomos, podría ser difícil de aplicar y, por tanto, resultar ineficaz.

Será necesario hacer otra evaluación de impacto antes de presentar la propuesta normativa mencionada en el artículo 2, apartado 1, de la Directiva. La evaluación de impacto debe tener en cuenta varios elementos nuevos que han surgido desde la adopción de la Directiva 2002/15/CE:

- el nuevo Reglamento sobre tiempo de conducción y periodos de descanso, la nueva Directiva de ejecución y la introducción del tacógrafo digital han restablecido el equilibrio en términos de periodos mínimos de descanso diarios y semanales a los que tienen derecho todos los conductores y de calidad y cantidad reforzadas en la actividad de ejecución de las horas de trabajo del conductor; también la introducción de un instrumento de registro de la actividad del conductor más exacto e imposible de manipular.

- La Comisión tiene previsto fomentar la ejecución práctica de la mejora de las condiciones de los operadores mediante una nueva propuesta de admisión a la profesión que se adoptará en 2007, lo que permitirá abordar el fenómeno de los falsos autónomos.
- La Comisión tiene intención de prestar especial atención a una aplicación por parte de los Estados miembros correcta y fácil de ejecutar de la definición de trabajadores móviles que figura en la Directiva que incluya a los falsos conductores autónomos. Ello se realizará inicialmente a través del diálogo con las autoridades de los Estados miembros y los interlocutores sociales para velar por una coordinación correcta, pero también mediante la identificación y la promoción de las mejores prácticas en términos de ejecución y, en última instancia, mediante la utilización de los instrumentos jurídicos disponibles al amparo del Tratado si la Comisión lo considera pertinente.

La Comisión considerará también en esta evaluación de impacto mantener la exclusión de los autónomos genuinos de las normas sectoriales sobre tiempo de trabajo, garantizando simultáneamente una interpretación y aplicación rigurosas de la definición de conductores autónomos recogida en la Directiva, de forma que las normas sobre tiempo de trabajo se apliquen a los falsos autónomos.

4. NORMAS SOBRE TRABAJO NOCTURNO

4.1. Introducción

La introducción de las limitaciones comunes en materia de tiempo de trabajo para los trabajadores nocturnos ha sido controvertida en algunos Estados miembros, ya que el transporte de mercancías se efectúa con frecuencia por la noche, cuando hay menos tráfico en las carreteras grandes. La ventaja de avanzar más por la noche por la ausencia de congestión del tráfico pierde su elemento favorable al imponer una limitación específica sobre el horario de trabajo de los trabajadores nocturnos. Sin embargo, hay que reconocer que, durante este periodo del día, el número de accidentes de tráfico duplica el de otros periodos¹⁰ y que la fatiga es un factor destacado

4.2. Consecuencias de las normas sobre el trabajo nocturno de la Directiva

Los trabajadores móviles cuyas horas de trabajo entran en el periodo nocturno determinado por el Estado miembro o acordado por las partes interesadas del ámbito social, pueden trabajar hasta diez horas en cualquier periodo de trabajo de 24 horas. Los asesores destacan que, en muchos Estados miembros, ya existen las normas sobre límites nocturnos, por lo que la repercusión de las normas de la Directiva es limitada. Sin embargo, también han observado que, a partir de sus datos, los trabajadores nocturnos ya prestan muchas horas y, por tanto, sugieren que se promocióne un programa de gestión de la fatiga. La cuestión de la aplicación de los límites actuales, así como la de las normas sobre el tiempo de trabajo en general, quedan pendientes de un estudio más detallado.

¹⁰ Base de datos CARE de la Comisión Europea.

Aunque parece que no hay demanda alguna de cambio o de mayor armonización de las disposiciones aplicables actualmente al periodo nocturno, el elemento de ejecución de las normas merece un examen más detallado.

4.3. Conclusiones

Aunque no parece que haya una demanda para adaptar las disposiciones actuales, la cuestión de la ejecución es pertinente. La Comisión, en contacto con las autoridades de ejecución pertinentes de los Estados miembros y con las partes interesadas en el ámbito social a nivel europeo, examinará más en profundidad cómo se garantiza el cumplimiento de las normas correspondientes al periodo nocturno y cuál es la mejor forma de lograr tal cumplimiento.

RESUMEN GENERAL

La Comisión llevará a cabo a continuación una evaluación de impacto oficial con vistas a elaborar una propuesta normativa que modifique la Directiva 2002/15/CE tal y como se establece en su artículo 2, apartado 1.

La Comisión consultará a los Estados miembros y a las partes interesadas en el ámbito social reunidas a nivel europeo para estudiar posibles mecanismos que garanticen el cumplimiento de las normas aplicables al tiempo de trabajo.