

Bruselas, 31.5.2017
SWD(2017) 187 final

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

que acompaña al documento

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que se refiere a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que se refiere al posicionamiento mediante tacógrafos

y

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2006/22/EC 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

{COM(2017) 277 final}

{COM(2017) 278 final}

{SWD(2017) 184 final}

{SWD(2017) 185 final}

{SWD(2017) 186 final}

Ficha resumen (máximo 2 páginas)

Evaluación de impacto de una propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006, sobre los tiempos de conducción, las pausas y los períodos de descanso de los conductores, y de una 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 trabajadores en el sector del transporte por carretera.

A. Necesidad de actuar

¿Cuál es el problema y por qué es un problema a escala de la UE?

Los principales problemas detectados son:

- Inadecuación de las condiciones sociales y laborales de los conductores.
- Falseamientos de la competencia entre operadores de transporte.

Se derivan de:

- deficiencias de la vigente legislación social aplicable al transporte por carretera (tiempos de conducción, trabajo y descanso de los conductores);
- ineficiencia en la aplicación de las disposiciones sobre el desplazamiento de trabajadores en el transporte por carretera.

También están relacionados con los problemas que plantean al mercado las sociedades ficticias y el cabotaje ilegal y que se abordan en otra evaluación de impacto¹. Se prevé que, sin una intervención de la UE, estos problemas persistan y se amplíen.

¿Qué se pretende conseguir?

Los objetivos generales de la intervención son:

- garantizar unas condiciones adecuadas de trabajo y de protección social de los conductores;
- evitar falseamientos de la competencia;
- contribuir a la seguridad vial.

Los objetivos específicos son:

- precisar y adaptar la normativa social de la UE aplicable al transporte por carretera (incluido el desplazamiento);
- prever una interpretación y aplicación uniformes de las normas;
- favorecer la rentabilidad y la coherencia en el control transfronterizo del cumplimiento de la legislación social;
- fortalecer la cooperación entre los Estados miembros.

El objetivo general es lograr un equilibrio entre garantizar la protección de los derechos de los trabajadores y facilitar la libre prestación de servicios transfronterizos a los operadores.

¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la UE (subsidiariedad)?

No es probable que las deficiencias de las normas se resuelvan sin la intervención de la UE. Los esfuerzos realizados hasta ahora por los Estados miembros y la Comisión para garantizar una interpretación común y un cumplimiento coherente de las normas parecen infructuosos. Por lo tanto, la intervención de la UE está justificada para ofrecer una solución a nivel de la UE y evitar la proliferación de medidas nacionales divergentes. El valor añadido de la UE reside en ofrecer unas normas claras y equilibradas y en su aplicación y cumplimiento uniformes, lo que no puede lograrse a nivel de los Estados miembros.

B. Soluciones

¿Cuáles son las distintas opciones posibles para alcanzar los objetivos? ¿Existe o no una opción preferida? En caso de que no sea así, ¿por qué?

Paquete de medidas 1: Aclarar el marco jurídico y mejorar la cooperación – Medidas que aclaren las ambigüedades sin modificar sustancialmente las normas y que mejoren la cooperación entre las autoridades de control de su cumplimiento sin efectos importantes en los costes.

Paquete de medidas 2: Fortalecer el control del cumplimiento y modificar las obligaciones – Además de las medidas del paquete 1, comprende medidas que adaptan determinadas normas y que fortalecen el control del cumplimiento, lo que puede acarrear costes reglamentarios.

Paquete de medidas 3: Revisión selectiva de la legislación social – Cambios significativos de las disposiciones vigentes y establecimiento de excepciones para actividades específicas del ámbito de aplicación de la legislación.

¹ Revisión de los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009, sobre el acceso a la profesión de transportista por carretera, y (CE) n.º 1072/2009, sobre el acceso al mercado del transporte de mercancías.

El paquete de medidas 2 es la opción preferida para fortalecer el control del cumplimiento y aclarar el marco jurídico de la UE.

El paquete de medidas 4 es horizontal y establece normas sectoriales específicas sobre el desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte - Contiene medidas sobre requisitos administrativos y de control menores y consta de cuatro variantes que corresponden a otros tantos umbrales temporales: tres días por mes (paquete de medidas 4a), cinco días (paquete de medidas 4b), siete días (paquete de medidas 4c) y nueve días (paquete de medidas 4d) para una duración acumulada total de las actividades realizadas en países de acogida por debajo de la cual a los conductores no se les aplicaría la Directiva sobre desplazamiento de trabajadores. La carga administrativa se reduce de modo considerable, independientemente del umbral. Los costes de cumplimiento de los operadores son menores en el caso de los umbrales más elevados. Desde el punto de vista de los trabajadores, los umbrales temporales inferiores tienen mayores efectos positivos en cuanto a la mejora de las condiciones sociales y laborales de los conductores y al aumento del atractivo del empleo. Habida cuenta de las diferentes repercusiones de cada opción y de la dificultad para compararlas, la opción que se escoja será una decisión política.

¿Cuáles son las opiniones de las distintas partes interesadas? ¿Quién apoya cada opción?

El paquete de medidas 1 es la opción menos apoyada por todos los grupos de partes interesadas. El paquete de medidas 2 cuenta con un apoyo amplio de los operadores y los conductores, ya que las medidas tienen en cuenta una organización más eficiente de las operaciones de transporte, unos requisitos sobre tiempo de trabajo y de descanso más favorables y mejor adaptados, y un control del cumplimiento de la normativa más eficaz y uniforme. Los sindicatos y las autoridades nacionales expresan opiniones diversas. El paquete de medidas 3 recibe el apoyo del sector de los autobuses y autocares (principalmente en EU-15). Los sindicatos apoyan solo una medida de este paquete (prohibición del salario basado en los resultados) y rechazan las demás. El paquete de medidas 4 lo apoyan el sector y la mayoría de los Estados miembros ya que ofrece soluciones claras y proporcionadas para la aplicación de las disposiciones sobre desplazamiento. Los sindicatos y tres Estados miembros se oponen a la solución consistente en que sean los umbrales temporales el factor que active la plena aplicación de la Directiva sobre desplazamiento de trabajadores.

C. Repercusiones de la opción preferida

¿Cuáles son las ventajas de la opción preferida?

- Mejora de las condiciones de trabajo y de descanso de los conductores debido a unas normas más flexibles y adecuadas, a la claridad sobre la remuneración aplicable y sobre otras condiciones de protección social cuando se trabaje en el extranjero, a unas mejores condiciones de descanso y a unos periodos más cortos fuera del domicilio.
- Mejora de la capacidad de los operadores para organizar el trabajo de los conductores de forma más eficiente.
- Ahorro de costes administrativos para los operadores por un importe aproximado de 785 millones EUR anuales.
- Aumento de la remuneración de los conductores que realicen operaciones de transporte en los Estados miembros con salarios más elevados.
- Seguridad jurídica y coherencia en el cumplimiento de la legislación.

¿Cuáles son los costes de la opción preferida (si existe, o de las principales opciones, si no existe una preferida)?

- Pequeño aumento a corto plazo de los costes de control del cumplimiento para las autoridades que se compensará a largo plazo gracias a un control del cumplimiento más eficiente.
- Pequeño aumento a corto plazo de los costes administrativos y de cumplimiento para los operadores debido a la obligación de proporcionar un alojamiento para el descanso semanal normal, posible necesidad de emplear nuevos conductores y de aplicar salarios más altos de los Estados miembros de acogida.

¿Cuáles son las repercusiones en las pymes y la competitividad?

No se prevén repercusiones especiales de la mayoría de las medidas en las pymes. No obstante, la obligación de proporcionar alojamiento a los conductores y los cambios en el cálculo del tiempo de trabajo semanal pueden afectar en mayor medida a las microempresas, menos flexibles en la organización de operaciones para evitar el aumento de los costes. En cambio, la reducción que se prevé de los costes administrativos y de cumplimiento vinculados a las disposiciones sobre desplazamiento será más importante para las pequeñas empresas, en concreto las de EU-13.

¿Habrá repercusiones significativas en los presupuestos y las administraciones nacionales?

No, solo un ligero aumento a corto plazo de los costes de control del cumplimiento, que se verán compensados a largo plazo por el ahorro debido a unos controles más eficientes.

¿Habrá otras repercusiones significativas?

No habrá efectos medioambientales ni repercusiones de consideración en el nivel general de empleo a nivel de la UE. Sinergias con la iniciativa sobre el acceso al mercado del transporte de mercancías: 1) mayor eficiencia del control del cumplimiento; 2) lucha más eficiente contra el empleo ilegal.

¿Proporcionalidad?

La opción preferida no excede de lo necesario para solventar el problema original y cumplir los objetivos de la iniciativa. La iniciativa ofrece una solución proporcionada y equilibrada a problemas sociales y de competencia interrelacionados.

D. Seguimiento

¿Cuándo se revisará la política?

La evaluación *ex post* se efectuará según el ciclo periódico de las medidas de actuación, es decir, en un plazo comprendido entre cinco y siete años.