

presentación de programas, a fin de que también puedan beneficiarse de los mismos aquéllos que, por razo-

nes meramente técnicas, no estén en condiciones de respetarlos.

Hecho en Bruselas, el 27 de octubre de 1988.

*El Presidente
del Comité Económico y Social*

Alberto MASPRONE

Dictamen adicional sobre la propuesta de reglamento del Consejo por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n° 3820/85, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, y (CEE) n° 3821/85, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera ⁽¹⁾

(88/C 337/17)

El 11 de mayo de 1988, de conformidad con el apartado 3 del artículo 20 del reglamento interno, la mesa del Comité Económico y Social decidió elaborar un dictamen sobre la propuesta mencionada arriba.

La Sección de transportes y comunicaciones, encargada de preparar los trabajos en la materia, adoptó su dictamen el 12 de octubre de 1988 (ponente: Sr. von der Decken).

En su 259ª sesión plenaria (sesión del 27 de octubre de 1988), el Comité Económico y Social ha aprobado por amplia mayoría y una abstención el siguiente dictamen.

1. Introducción

En su dictamen ⁽²⁾ del 2 de junio de 1988, el Comité había puesto de manifiesto determinadas reservas respecto a las mencionadas propuestas de la Comisión de la CE, dado que las informaciones hasta entonces existentes sobre la iniciativa de la Comisión no parecían suficientes para conocer las verdaderas razones en que se basaban las propuestas de modificación. Por consiguiente, el Comité anunció la elaboración de un dictamen adicional que debería abordar en particular las nuevas propuestas de modificación del Reglamento (CEE) n° 3820/85 y del Reglamento (CEE) n° 3821/85.

2. Observaciones generales

2.1. En principio, las propuestas de modificación presentadas por la Comisión el 24 de marzo de 1988 [doc. COM(88) 21 final] pretenden tan sólo eliminar las dificultades que, al parecer, han surgido en la interpretación de los Reglamentos (CEE) n° 3820/85 y (CEE) n° 3821/85, que no entraron en vigor hasta el 29 de septiembre de 1986, en la supervisión de su cumpli-

miento y en la cooperación entre los diferentes Estados. Para ello, presenta una serie de considerandos que superan en realidad estos objetivos limitados y cuestionan de nuevo partes esenciales de los reglamentos vigentes.

2.1.1. Tras considerar y examinar reiteradamente los objetivos perseguidos con la adaptación técnica de las disposiciones del reglamento social en el sector del transporte comunitario por carretera, el Comité no aprecia con claridad el objeto de la modificación de los Reglamentos (CEE) n° 3820/85 y n° 3821/85. En su opinión, esta iniciativa de la Comisión, consistente en definir de nuevo algunos conceptos relativos al tiempo de conducción, descanso e interrupción, tendrá poca utilidad en lo que a la supervisión se refiere. Con ello no podrán satisfacerse las expectativas relacionadas con la fijación de objetivos, como tampoco parecen oportunos los nuevos conceptos técnicos desde el punto de vista de la política social y del transporte ni en materia técnicoadministrativa.

2.2. Por otra parte, el Comité tampoco puede identificar ningún impulso que suscite de forma indirecta las propuestas de la Comisión y que, a medio o largo plazo, podría procurar indirectamente un mayor progreso social en el transporte comunitario por carretera o una mayor compatibilidad del reglamento social.

⁽¹⁾ DO n° C 116 de 3. 5. 1988, p. 15.

⁽²⁾ DO n° C 208 de 8. 8. 1988, p. 26.

2.3. El Comité estima que las presentes propuestas de modificación de los reglamentos no son apropiadas para superar o reducir los problemas relativos al cumplimiento y supervisión de las disposiciones sociales que rigen el transporte por carretera, por lo que no puede aprobarlas, si bien siempre ha apoyado⁽¹⁾ —y sigue apoyando— la fijación de objetivos y algunos pasos encaminados a conseguir controles uniformes más sencillos y eficaces⁽²⁾.

Las propias recomendaciones del Comité del 27 de febrero de 1985 fueron aceptadas por el Parlamento Europeo y por la Comisión como base para una aplicación más eficaz. El Comité Económico y Social reitera estas recomendaciones y pide que se vuelvan a considerar.

2.4. En particular, el Comité expone las siguientes razones que han motivado su posición:

2.4.1. Sin ninguna duda, la Comisión ha intentado recibir de los Estados miembros toda la información necesaria para poder formarse un juicio claro sobre los verdaderos motivos de las supuestas dificultades interpuestas por las disposiciones sociales. Sin embargo, en opinión de el Comité, en el conocimiento de toda la problemática se aprecia una decisiva laguna que impide estimar el verdadero alcance de la nueva iniciativa de la Comisión.

Ambos reglamentos no entraron en vigor hasta el 29 de septiembre de 1986 y todavía no han sido totalmente aplicados en todos los Estados miembros. Por consiguiente, los presentes informes de la Comisión sobre la aplicación de las disposiciones sociales y sus consecuencias son incompletos desde el punto de vista de la Comunidad, por lo que resultan poco apropiados para llevar a cabo una apreciación adecuada de la situación jurídica y competitiva, ya que sus análisis estadísticos se basan en datos correspondientes a los años 1984 y 1985, es decir, en períodos en los que aún no estaban vigentes estos reglamentos. Precisamente a este respecto, el Comité estima que no se reconocen suficientemente los problemas, por lo que no puede concebir de forma constructiva por qué razón tendrían que modificarse ya, después de año y medio, las disposiciones vigentes tan sólo desde 1986.

2.4.2. En opinión del Comité, desde el punto de vista objetivo y político no existe ningún motivo extrafuncional para reformar técnicamente en estos momentos las disposiciones sociales por medio de una nueva ley. En concreto, el Comité afirma que:

⁽¹⁾ En su dictamen del 27 de febrero de 1985 sobre la propuesta de la Comisión relativa a la modificación del Reglamento (CEE) nº 543/69, el Comité ya había exigido un control uniforme más sencillo y eficaz de las disposiciones sociales (DO nº C 104 de 25. 4. 1985, p. 4).

⁽²⁾ En su último dictamen sobre la propuesta de directiva del Consejo relativa a la aplicación uniforme de los Reglamentos (CEE) nº 3820/85 y nº 3821/85 del 2 de junio de 1988 (página 2), el Comité manifestó expresamente su aprobación y opinión respecto a la necesidad de llevar a la práctica con la mayor rapidez posible el objetivo perseguido de unificar los controles en todos los estados miembros.

— Los motivos que podrían aducirse desde el punto de vista de la lógica objetiva jurídica —como, por ejemplo, una mayor igualdad ante la ley (las mismas condiciones legales), una mayor seguridad ante la ley o una mejor técnica administrativa— no son señalados de forma especial por la Comisión ni presentados como elementos esenciales que den lugar a dificultades. Por consiguiente, el Comité no puede aceptar los considerandos de orden jurídico expuestos en la iniciativa de la Comisión.

— Los motivos que se verían apoyados por la lógica política —como una mayor protección jurídica, una mayor protección laboral, una mayor seguridad viaria o una mejor situación competitiva para las pequeñas y medianas empresas de transporte o para el personal de conducción— apenas son considerados o tan sólo son mencionados en la reseña histórica del documento.

— Tampoco es perceptible ningún motivo que pudiera verse respaldado por los intereses de los afectados. En cualquier caso, hasta el momento, el Comité Económico y Social no conoce ninguna nueva iniciativa por parte de los sindicatos o de las asociaciones de empresarios para modificar los reglamentos en el sentido de las propuestas de la Comisión.

— Los motivos que podrían derivarse forzosamente del programa para la realización del mercado interior de la CE y que abogarían por las nuevas propuestas técnicas de la Comisión no son reconocibles en términos concretos. Es evidente que la Comisión debería argumentar de forma convincente por qué sus propuestas, cuyo único objetivo aparente es la correcta interpretación de las disposiciones sociales y la mejora de las prácticas de control y del intercambio de información entre las diferentes administraciones, deberían representar precisamente ahora una importante contribución a la realización del mercado interior de la Comunidad.

2.4.3. Si bien el Comité es consciente de los problemas que entrañará el establecimiento de un reglamento social uniforme e integrador en el transporte comunitario por carretera, estima, sin embargo, que ante todo se debería y podría agotar la vía de la directiva comunitaria, tal como propone la Comisión, y las posibilidades que ofrecen los reglamentos nacionales de aplicación, a fin de conseguir la imprescindible interpretación uniforme de las disposiciones sociales en aras de los objetivos de control perseguidos.

2.5. El Comité está de acuerdo en principio con la fijación de objetivos de la Comisión, en el sentido de que, en un mercado interior común, es imprescindible el establecimiento de disposiciones uniformes, inequívocas y aplicables acerca del tiempo dedicado a la conducción, al descanso y a las interrupciones. La debida aplicación de la ley presupone que sea suficientemente sencilla para ser supervisada y que su entrada en vigor sea uniforme y operativa.

2.6. Por otra parte, también es necesario unificar las medidas que hagan efectiva la supervisión y prevean la aplicación de sanciones. No sólo en aras de la lógica jurídica y del ejercicio de los controles, sino sobre todo respecto al ámbito legal del reglamento social, es de rigor el establecimiento de un poder sancionador uniforme con presupuestos idénticos o similares. Por consi-

guiente, el Comité pone una vez más de relieve que las disposiciones técnicas decretadas con miras a los controles quedan privadas de su sentido propio si no van acompañadas por un adecuado y oportuno sistema de sanciones y adecuadas instancias con suficiente competencia. Y hasta el momento, cabe observar la ausencia de estos elementos en las propuestas de la Comisión, lo que, en consecuencia, no aboga en favor de las mismas.

2.7. La Comisión tampoco aborda el tema de las relaciones existentes entre el tiempo dedicado a la conducción y al descanso, por una parte, y la protección de la salud, por otra, para defender sus nuevas disposiciones técnicas. Sin embargo, el Comité estima que este asunto revistiría una importancia fundamental en el caso de que en el futuro se armonizaran, en el mercado interior de la Comunidad, las condiciones sociales en el sector de los transportes por carretera. En un momento dado habría que considerar en qué medida una limitación uniforme de la jornada laboral podría contribuir a la seguridad viaria y a la protección social de los trabajadores. Un mercado interior comunitario sin la protección de los principios sociales «de la jornada laboral» es inconcebible.

2.8. Tras ponderar diferentes argumentos objetivos y políticos que podrían abogar a favor o en contra de las propuestas tecnojurídicas de la Comisión, el Comité estima conveniente adoptar una posición concreta respecto a ciertos detalles del reglamento de modificación.

3. Observaciones específicas

3.1. Artículo 1

3.1.1. En opinión del Comité, la esencia del reglamento de modificación es la introducción de una disposición en la que se define la «semana» como semana «móvil» de cada conductor. Por «semana móvil» del conductor deberá entenderse, al margen de la noción de la semana civil, un período de 7 días consecutivos. Este «concepto genérico» queda vinculado, por decirlo así, de forma individual y exclusiva a cada conductor.

3.1.2. El Comité opina que la definición de «semana» contenida en el punto 4 del artículo 1 del Reglamento (CEE) nº 3820/85 es clara e inequívoca, por lo que no debería ser modificada. Esta disposición normativa es practicable, universalmente reconocida, socialmente compatible y conforme al convenio internacional nº 153 de la Organización internacional del trabajo (OIT). La implantación de una «semana móvil» y rotativa sólo serviría para producir un gran desconcierto y daría al conductor la impresión de contar siempre con más de dos fines de semana, a saber, el correspondiente a las semanas civiles normales, de acuerdo con el calendario general, y el de su «semana móvil», lo cual a la larga podría perjudicar a los trabajadores del transporte a nivel social y personal.

Por otra parte, la semana móvil supone una reducción de la flexibilidad propuesta en el Reglamento (CEE) nº 3820/85. Así, por ejemplo,

- la falta de un período de descanso en una semana no puede ser compensada en la siguiente, porque un período de descanso semanal no disfrutado no puede ser trasladado a la semana siguiente, o bien
- el aprovechamiento del período máximo de conducción permitido en una semana podría traducirse en una reducción del período de conducción en la semana siguiente, lo que no puede ser justificado ni en virtud de la seguridad viaria ni de la protección sanitaria y laboral, pues en estos casos, en lugar del período medio de 45 horas de conducción, sólo se permiten 34 horas.

Ello no facilitaría la práctica del control a las autoridades encargadas de llevarlo a cabo. Los trabajadores dedicados al transporte están dispuestos a aferrarse al concepto de semana civil. Estas no son las únicas causas del rechazo de la propuesta de la Comisión por parte del Comité, sino también el hecho de que la semana civil constituye una norma generalizada para los gerentes, los clientes y las autoridades.

3.2. Artículo 2

Asimismo, el Comité rechaza una modificación del punto 6 del artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 3820/85, porque los empresarios transportistas privados que prestan sus servicios a clientes públicos no pueden ser objeto de un trato diferente al de los empresarios privados que transportan para clientes privados.

3.3. Artículo 3

Esta nueva disposición es la consecuencia lógica y formal del artículo 1, por lo que debe ser rechazada.

3.4. Artículo 5

Esta propuesta está relacionada con el concepto rechazado de «semana móvil de conducción». Es inconcebible la necesidad de una acción legal.

3.5. Artículo 6

El Comité apoya la tendencia de esta propuesta, que resultaría factible en el marco de la directiva presentada por la Comisión y aprobada en su día por el Comité Económico y Social.

3.6. Artículo 7

El informe anual sobre la aplicación del reglamento social no debería ser remitido únicamente al Consejo y al Parlamento Europeo, sino también al Comité Económico y Social.

3.7. Artículo 8

Si se considerase que la semana móvil de conducción es deseable y conveniente, habría que apoyar sin duda esta disposición como adecuada y necesaria para los

controles. Sin embargo, dado que el Comité estima que la semana móvil de conducción supone un retroceso en

detrimento de una mayor simplicidad y flexibilidad, se rechaza esta propuesta.

Hecho en Bruselas, el 27 de octubre de 1988.

*El Presidente
del Comité Económico y Social*

Alberto MASPRONE

Dictamen sobre el estado actual y las perspectivas futuras de las negociaciones GATT/Ronda Uruguay en lo que se refiere a la agricultura y al sector agroalimentario

(88/C 337/18)

El 31 de mayo de 1988, de conformidad con las disposiciones del cuarto apartado del artículo 20 del reglamento interno, el Comité Económico y social decidió emitir un dictamen sobre el estado actual y las perspectivas futuras de las negociaciones GATT/Ronda Uruguay en lo que se refiere a la agricultura y el sector agroalimentario.

La Sección de relaciones exteriores, política comercial y desarrollo, encargada de preparar los trabajos en la materia, adoptó su dictamen el 16 de septiembre de 1988 (ponente: Sr. Clavel).

En su 259ª sesión plenaria (sesión del 27 de octubre de 1988), el Comité Económico y Social ha aprobado por unanimidad el siguiente dictamen.

1. La declaración de Punta del Este del 20 de septiembre de 1986, que puso en marcha la nueva ronda de negociaciones comerciales multilaterales, dedicó un lugar importante a la negociación agrícola. El desarrollo de las primeras fases de la negociación, las actitudes y propuestas de las partes contratantes sobre la gestión de la negociación en el sector agrícola y las deliberaciones de las reuniones intergubernamentales de alto nivel han tendido a subrayar dicha importancia. Por esta razón, el Comité considera oportuno, de cara a la reunión ministerial de Montreal, dar a conocer su dictamen sobre la gestión de esta negociación agrícola, teniendo en cuenta que los aspectos generales de la negociación, que se refieren también a la agricultura, están cubiertos por el dictamen del Comité sobre el estado actual y las perspectivas de la negociación GATT/Ronda Uruguay⁽¹⁾.

Consideraciones generales

2. Tras dos años de identificación de los problemas de presentación y examen de diversas propuestas y objetivos relativos a la negociación agrícola, la reunión ministerial prevista en Montreal para los días 4 y 5 del próximo mes de diciembre parece sumamente necesaria para hacer el balance intermedio de las negociaciones.

Esta reunión debe servir además para entablar al fin un verdadero diálogo, para efectuar un balance de las convergencias descubribles y, si es posible, para fijar a partir de ellas, de cara a los dos próximos años, los grandes ejes de una negociación que permita encontrar un mejor equilibrio entre la oferta y la demanda.

3. Desde esta perspectiva, hay que reafirmar la necesidad de respetar el principio de la globalidad de la negociación, tal como se afirmó en la declaración de Punta del Este: «La iniciación y el desarrollo de las negociaciones y la aplicación de sus resultados serán tratados como partes de un todo único.»

⁽¹⁾ CES del 29 de septiembre de 1988 (DO nº C 318 de 12. 12. 1988).