



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 14.12.2004
COM(2004) 817 final

2001/0241 (COD)

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO

de conformidad con el segundo párrafo del apartado 2 del artículo 251 del Tratado CE

relativa a la

Posición común del Consejo sobre la adopción de un 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 y por el que se modifica el Reglamento (CEE) 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO

de conformidad con el segundo párrafo del apartado 2 del artículo 251 del Tratado CE

relativa a la

Posición común del Consejo sobre la adopción de un 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 y por el que se modifica el Reglamento (CEE) 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera

1. ANTECEDENTES

Fecha de envío de la propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo
(documento COM(2001) 573 final – C5–0485/2001 - 2001/0241(COD)):

12 de octubre de 2001

Fecha del dictamen del Comité Económico y Social Europeo:

29 de mayo de 2002

Fecha del dictamen del Parlamento Europeo en primera lectura:

14 de enero de 2003

Fecha de envío de la propuesta modificada
(documento COM(2003) 0490 – C5-0394/2003):

11 de agosto de 2003

Fecha de adopción de la Posición común:

11 de junio de 2004

2. OBJETIVO DE LA PROPUESTA DE LA COMISIÓN

El Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 31 de diciembre de 1985¹, establece normas relativas a los tiempos de conducción, pausas y periodos de descanso para los conductores de vehículos incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento, con el objetivo de armonizar las condiciones de competencia en el ámbito del transporte terrestre y de mejorar la seguridad vial y las condiciones de trabajo de los conductores. Habida cuenta de la complejidad de las normas, de las divergencias en su interpretación y aplicación por los Estados miembros y de los cambios considerables que se han producido en los últimos quince años en el sector del transporte por carretera, la Comisión adoptó una propuesta de Reglamento destinada a simplificar, aclarar y adaptar dichas normas. En materia de simplificación, la Comisión modificó el sistema complejo de compensación para la reducción de los periodos de descanso diarios y semanales y redujo al mínimo los numerosos acuerdos particulares para sectores específicos. La clarificación ha sido aún mayor merced a la introducción de un número considerable de nuevas definiciones, así como a la creación de un comité encargado de analizar los temas conflictivos – al tiempo que se han actualizado y concretado las exenciones

¹ DO L 370 de 31.12.1985, p. 1.

y excepciones para reflejar la mayor participación del sector privado en la oferta de servicios públicos y limitar los abusos. Se ha mejorado la ejecución de las normas mediante la introducción del concepto de extraterritorialidad en las sanciones, la presunción de responsabilidad del empresario y la corresponsabilidad en toda la cadena del transporte.

La Comisión también propuso que las normas se basaran en una semana «flexible» y no tanto en la semana natural. Ahora bien, la adopción posterior de la Directiva sectorial sobre la ordenación del tiempo de trabajo (Directiva 2002/15/CE²), con arreglo a la semana natural, puso de manifiesto la necesidad de un enfoque coherente. La Comisión tuvo en cuenta el dictamen del Parlamento al respecto, que abogaba por la vuelta al método de cálculo basado en la semana natural y la flexibilidad de gran parte de las disposiciones actuales del Reglamento. Su propuesta modificada incorporó la mayor parte de las enmiendas del Parlamento, reintroduciendo cierta flexibilidad, como la vuelta a unos acuerdos limitados de compensación respecto del descanso semanal, procurando mantener un equilibrio entre la flexibilidad y la aplicabilidad de las normas. Para facilitar el debate en el Consejo, la propuesta modificada también tuvo en cuenta varios puntos constructivos en los que se alcanzó un consenso en el Consejo, como la actualización de lo dispuesto sobre el tacógrafo digital en el Reglamento conexo (CEE) 3821/85³. Al mismo tiempo, en ese Reglamento, y en respuesta al Parlamento, se prevé una ampliación de 8 a 15 del número de días a los que puede remontarse el control por parte de los agentes, con lo que aumentan las posibilidades de control del cumplimiento de la normativa en carretera.

3. OBSERVACIONES SOBRE LA POSICIÓN COMÚN

El Consejo introdujo en la propuesta de la Comisión algunos cambios de índole general que son aceptables, ya que garantizan que se alcancen sus objetivos.

El primer cambio se refiere a la inserción de un artículo por el que se aplaza al 5 de agosto de 2005 la fecha de introducción del tacógrafo digital. El Consejo consideraba que se aportaría así seguridad jurídica, ya que ningún vehículo podría ir equipado con ese tipo de tacógrafos antes del plazo legal actual (5 de agosto de 2004). La Comisión podría aceptar esta disposición, pero para garantizar una seguridad jurídica absoluta, el texto debería especificar que la fecha del 5 de agosto de 2005 sustituye a la del 5 de agosto de 2004, a partir de esta última.

En segundo lugar, la Posición común establece un texto de compromiso acerca de un paquete de medidas sobre descanso diario y semanal. Si se compara con el Reglamento actual, el texto supone una disposición más restrictiva en materia de descanso diario dividido (3 horas más 9 horas), con la eliminación de los acuerdos de compensación en caso de reducción del descanso diario de 11 horas a 9 horas en tres ocasiones entre dos períodos de descanso semanal. Para el descanso semanal, se mantienen los acuerdos actuales de compensación aplicables al final de un período de tres semanas, pero con la posibilidad de un período más prolongado de controles en carretera (hasta 15 días anteriores hasta el 1 de enero de 2008 y hasta 28 días anteriores a partir de esa fecha). Además, tras cada período de dos semanas consecutivas, el conductor tiene que tomar un descanso semanal normal de al menos 45 horas. La Posición común también incluye un cuadro más detallado de las pausas.

² DO L 80 de 23.3.2002, p. 35.

³ DO L 370 de 31.12.1985, p. 8.

La Comisión agradece la simplicidad del nuevo descanso diario dividido, pero considera que la disposición sobre el descanso diario reducido supone un paso atrás en materia de seguridad vial y condiciones de trabajo. Si bien acepta el mantenimiento de un período largo de compensación para el descanso semanal, considera un avance la nueva disposición por la que resulta obligatorio un descanso semanal normal mínimo por cada período de dos semanas y estima que la opción de controlar registros de hasta 28 días en carretera constituye una ventaja para los agentes encargados del control.

En tercer lugar, la Posición común incorpora la mayor parte del artículo 9 sobre infracciones y sanciones de la propuesta conexa sobre el control del cumplimiento de la normativa en el sector del transporte por carretera, que fue objeto de un acuerdo político en el Consejo de Transportes del 11 de junio de 2004, si bien la Comisión lamenta que se haya omitido la lista de infracciones graves frecuentes. Así pues, estas disposiciones tendrán un efecto directo.

Por último, si bien es cierto que se ha ampliado ligeramente la lista de excepciones nacionales, en general la mayor parte de las exenciones generales y excepciones nacionales de la Posición común son más estrictas que las del Reglamento (CEE) nº 3820/85.

La Comisión aceptó plenamente o en parte 47 de las 69 enmiendas propuestas por el Parlamento Europeo en primera lectura, de las que el Consejo ha incluido 34, literalmente o en principio, en su Posición común.

4. OBSERVACIONES DETALLADAS DE LA COMISIÓN

4.1 Enmiendas aceptadas por la Comisión e incorporadas plenamente o en parte a la Posición común

Las referencias que se exponen a continuación remiten a los considerandos y a los artículos de la Posición común.

Enmiendas 1, 33, 37 y 44. La Posición común vuelve al sistema de cálculo basado en la semana natural.

Enmiendas 2-5, 7, 12 (en parte), 18 (en parte), 25-27, 30, 41, 43, 51 (en parte), 52, 53, 62, 64 (en parte), 65 y 66. Todas esas enmiendas aportan aclaraciones útiles al texto y se reflejan en la Posición común.

Enmiendas 17 y 54. La incorporación de una exención general para los vehículos históricos usados sin fines comerciales parece lógica y se incluye en la Posición común. Asimismo, podría seguir excluyéndose a los servicios postales locales, ya que se entiende que la conducción no es su actividad principal.

Enmiendas 21, 34, 47 y 107 (en parte). Estas enmiendas introducen un mayor grado de flexibilidad para el sector.

Enmiendas 31, 32 y 45. Estas enmiendas forman parte del compromiso global sobre descanso diario y semanal.

Enmienda 48. Esta enmienda introduce la corresponsabilidad en toda la cadena del transporte. El apartado 4 del artículo 10 de la Posición común amplía la lista de las personas que pueden estar sujetas a la corresponsabilidad y se centra en los horarios contractuales.

4.2 Enmiendas aceptadas por la Comisión y que no se han incorporado a la Posición común

Enmiendas 14-16. Estas enmiendas se proponen ampliar el ámbito de aplicación del Reglamento a los servicios de mensajería y de entrega urgente, así como a los vehículos matriculados en terceros países para toda la duración de su viaje en la Unión. La Comisión consideraba justificadas ambas enmiendas, pero faltó apoyo en el Consejo para la inclusión de los servicios de entrega. En cuanto al tema del ámbito de aplicación del Reglamento y del AETR, se trata de forma distinta en la Posición común.

Enmiendas 28 y 29. Estas enmiendas aclaran la definición de «conductor» y añaden una definición del tiempo de conducción. El Consejo prefirió la definición inicial de conductor de la Comisión, más amplio, y consideró que una definición del «tiempo de conducción» era conflictiva e innecesaria. La Posición común remite a la propuesta inicial de la Comisión.

Enmienda 78 (en parte). La enmienda reintroduce los dos tipos de descanso semanal reducido (36 horas en la base; 24 horas fuera de ella) con una compensación para los conductores de largo recorrido en un plazo de tres semanas. La Comisión aceptó la introducción de los dos tipos de descanso semanal reducido, junto con una compensación más rápida para el descanso semanal reducido. Como parte del compromiso sobre el descanso semanal, la Posición común vuelve al Reglamento (CEE) n° 3820/85 en cuanto se refiere a acuerdos de compensación, evitando los dos tipos de descanso semanal reducido.

Enmienda 42 (en parte). La enmienda reintroduce el concepto de descanso diario dividido, que la Comisión aceptó para aportar una mayor flexibilidad al sector. La Posición común también incluye el descanso diario dividido, pero no en el contexto de esta enmienda.

Enmiendas 9-11, 60, 63 y 70. Su objetivo era introducir medidas para la aplicación de las disposiciones del Reglamento. La Comisión las tuvo en cuenta al formular su propuesta de aplicación de las normas de seguridad vial⁴, así como (en lo que se refiere a las enmiendas 9 y 70 bis) su modificación del Reglamento (CEE) n° 3821/85 para permitir controles en carretera en los 15 días anteriores. La Posición común refleja de forma más concreta la intención de estas dos últimas enmiendas, autorizando los controles en carretera en los 28 días anteriores, a partir del 1 de enero de 2008.

4.3 Enmiendas rechazadas por la Comisión e incorporadas, no obstante, a la Posición común

Enmienda 20. Esta enmienda recupera la exención general más amplia para los vehículos especializados destinados a tareas técnicas y se incluye en la Posición común.

Enmiendas 23, 24 y 58. Las dos primeras enmiendas vuelven a insertar exenciones generales para los vehículos de recogida y entrega de leche de las explotaciones agrícolas, así como la lista completa del Reglamento actual de vehículos de servicio público. La enmienda 58 reintroduce los vehículos que transporten animales sacrificados/despojos, que de momento constituyen una excepción nacional. La Posición común confirma todas las excepciones como excepciones nacionales optativas (letras l, h) y n) del apartado 1 del artículo 13), al tiempo que mantiene la lista reducida de vehículos de servicio público de la Comisión.

⁴ DO L 111 de 17.4.2004, p. 75.

Enmienda 49. Esta enmienda sustituye la responsabilidad civil de la empresa de transporte por otros dos requisitos: la obligación de llevar un registro de los tiempos de conducción y de trabajo de los conductores y de conocer la totalidad de las horas de trabajo del conductor. La Posición común ha incorporado la sustancia de estos añadidos en el artículo 19 bis.

4.4 Enmiendas rechazadas por la Comisión y que no han sido incorporadas a la Posición común

Enmienda 6. Esta enmienda obliga a las autoridades competentes a comprobar el cumplimiento del día en curso y de los 27 días anteriores. La Posición común sigue proporcionando cierto margen de maniobra a las autoridades, si bien les permite, a partir del 1 de enero 2008, controlar los 28 días anteriores.

Enmienda 8. Esta enmienda pretende introducir un plazo para modificar todos los vehículos en funcionamiento y equiparlos con un tacógrafo digital. Sin embargo, no todos los vehículos están contruidos de tal forma que se les pueda ajustar un tacógrafo digital.

Enmienda 13. Esta enmienda se propone incluir en el articulado del Reglamento los límites máximos de la semana laboral que establece la Directiva 2002/15/CE relativa a la ordenación del tiempo de trabajo. La Posición común no incluye la forma de esta enmienda, pero sí su sustancia, en el apartado 2 del artículo 6, en que se especifica que no puede superarse el tiempo de trabajo máximo.

Enmienda 19. Introduce una exención general para los vehículos utilizados para el transporte de ayuda humanitaria.

Enmienda 22. Constituye una exención para los vehículos de un peso máximo autorizado no superior a 3 500 kg utilizados para el transporte no comercial de mercancías. Todos los vehículos que no rebasan 3 500 kg ya están excluidos del ámbito de aplicación de la propuesta.

Enmienda 35. Reintroduce íntegramente el artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 3820/85 sobre la edad mínima de los conductores de vehículos pesados destinados al transporte de mercancías o de viajeros. Estas disposiciones ya figuran, sin embargo, en el artículo 5 de la Directiva 2003/59/CE⁵.

Enmienda 39. La enmienda limita a los vehículos de transporte urbano de pasajeros la obligación para el conductor de registrar el tiempo de conducción en vehículos ajenos al ámbito de aplicación del Reglamento. La Posición común incluye la conducción de todos los vehículos comerciales excluidos del ámbito de aplicación, pero estipula que se registre esta conducción como «otras actividades».

Enmienda 83. Propone una pausa de 30 minutos cada cuatro horas y media, que pueden dividirse en dos períodos de 15 minutos. La Posición común mantiene una pausa de 45 minutos, pero no permite dividirla en intervalos de al menos 15 minutos.

Enmiendas 55-57 y 59. El objetivo de estas enmiendas es reintroducir como excepciones nacionales algunos grupos de vehículos que desaparecieron de la propuesta de la Comisión. La Posición común no las ha incluido.

⁵ DO L 226 de 10.9.2003, p. 4.

Enmiendas 67 y 69. Estas enmiendas introducen disposiciones legales contrarias a las normas de comitología.

Enmienda 68. Esta enmienda pide a la Comisión que presente una propuesta para una interpretación uniforme de estas normas. El enfoque común a este respecto se conseguirá por medio del nuevo comité.

5. CONCLUSIÓN

La Comisión considera que la Posición común adoptada por unanimidad el 9.12.2004 no altera ni los objetivos ni el planteamiento de su propuesta, por lo que puede respaldarla.