

Sanciones por infracciones graves de las normas sociales en el transporte por carretera

Resolución del Parlamento Europeo, de 18 de mayo de 2010, sobre las sanciones por infracciones graves de las normas sociales en el transporte por carretera (2009/2154(INI))

El Parlamento Europeo,

- Visto el informe de la Comisión titulado «Análisis de las sanciones por infracciones graves de las normas sociales en el transporte por carretera, tal como se establecen en la legislación de los Estados miembros» (COM(2009)0225),
 - Visto el artículo 48 de su Reglamento,
 - Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A7-0130/2010),
- A. Considerando que, en los últimos años, la Unión Europea ha creado un sistema de normas sociales en el transporte por carretera mediante la adopción del Reglamento (CEE) nº 3821/85, del Reglamento (CE) nº 561/2006 y de la Directiva 2006/22/CE, con el fin de incrementar la seguridad en la vía pública y garantizar una competencia leal,
- B. Reconociendo que los sistemas de sanción han ido evolucionando a lo largo de la historia en los Estados miembros de la Unión Europea y, por tanto, presentan grandes diferencias, con multas, en casos extremos, que pueden ser hasta diez veces más elevadas en un país que en otro,
- C. Considerando que la situación jurídica de los transportes internacionales ha llegado a un punto en que es difícilmente comprensible para las empresas y, especialmente, para los conductores; que los Estados miembros tienen grandes dificultades para transponer debidamente los reglamentos, y que la situación actual no es compatible con el mercado interior,
- D. Preocupado por las noticias sobre las deficiencias que presenta el tacógrafo digital, que lo hacen muy vulnerable a la manipulación,

Observaciones generales

1. Acoge favorablemente el informe de la Comisión sobre el análisis de las sanciones por infracciones graves de las normas sociales en el transporte por carretera, tal como se establecen en la legislación de los Estados miembros; lamenta, sin embargo, que debido a la falta de datos de algunos Estados miembros el informe no represente un análisis completo de la situación actual en Europa; pide a la Comisión que reclame a los Estados miembros los datos que faltan;
2. Constata que el informe de la Comisión se basa en una clasificación de las infracciones con arreglo al nuevo anexo III de la Directiva 2006/22/CE, sin tener en cuenta el plazo de aplicación establecido en el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 2009/5/CE de la Comisión;

3. Insta, por lo tanto, a la Comisión a que presente antes de finales de 2010 un informe actualizado y completo sobre la aplicación del nuevo anexo III de la Directiva 2006/22/CE;
4. Señala que en los últimos períodos de notificación se han producido demoras importantes, de modo que en el informe actual (24º informe de la Comisión sobre el análisis de las sanciones por infracciones graves de las normas sociales en el transporte por carretera), de 3 de agosto de 2009, por ejemplo, únicamente se han contemplado las cifras del período 2005- 2006 y, por consiguiente, apenas se pueden extraer conclusiones sobre la situación actual de la armonización de las normas sociales para los usuarios del transporte por carretera;
5. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que hagan cuanto esté en su mano para garantizar que se cumplen con más prontitud los objetivos establecidos en el artículo 17 del Reglamento (CE) nº 561/2006 con objeto de disponer de estadísticas más recientes con miras a la adopción de las próximas medidas de armonización;
6. Señala que el anexo IV del Reglamento (CE) nº 1071/2009 también contiene una lista de infracciones graves en el sentido de ese Reglamento; entiende, por lo tanto, que es absolutamente necesario proceder a una clasificación armonizada de las infracciones graves de las normas sociales;

Diferencias sustanciales entre los Estados miembros

7. Observa que las diferencias entre las sanciones por infracciones graves de las normas sociales en el transporte por carretera previstas en la legislación de los Estados miembros no afectan sólo al importe de las multas, sino también a los tipos y a la clasificación de las sanciones;
8. Señala que dichas diferencias pueden explicarse por factores económicos y geográficos, así como por los distintos sistemas jurídicos de los Estados miembros para la persecución de los delitos y sus diferentes planteamientos políticos en materia de seguridad vial;
9. Constata que las normas sociales en el transporte por carretera, en particular el Reglamento (CEE) nº 3821/85 y el Reglamento (CE) nº 561/2006, así como la Directiva 2006/22/CE, dejan un gran margen de interpretación a los Estados miembros; lamenta que las numerosas formulaciones imprecisas que contiene la normativa europea conlleven inevitablemente una transposición desigual al Derecho nacional de los Estados miembros; considera que para conseguir una mayor armonización se necesita en primer lugar una interpretación uniforme y vinculante estos Reglamentos y esta Directiva;
10. Lamenta que algunos Estados miembros no prevean la graduación de las sanciones en función de la gravedad de la infracción; insta a los Estados miembros a que adopten disposiciones legislativas nacionales que ejerzan un efecto eficaz, proporcionado y disuasorio y tengan en cuenta la gravedad de las infracciones;

Una mayor armonización

11. Hace hincapié en que un sistema de sanción eficaz, equilibrado y disuasorio sólo se puede basar en unas sanciones claras, transparentes y comparables entre los Estados miembros; pide a los Estados miembros que busquen soluciones legislativas y prácticas para reducir las diferencias, muy importantes en algunos casos, existentes en el tipo y el nivel de las

sanciones aplicadas;

12. Pide a la Comisión Europea que, previa consulta a los órganos de inspección y los representantes del sector del transporte, presente una interpretación uniforme y vinculante del Reglamento sobre los tiempos de conducción y los períodos de descanso; considera que los órganos de inspección deben tener en cuenta esta interpretación;
13. Opina que, para lograr una mayor aproximación de los tipos de sanciones y del importe de las multas, se requiere una clasificación de las multas vinculada a una clasificación de las sanciones, así como el establecimiento de sanciones mínimas y máximas para cada infracción de las normas sociales en el transporte por carretera; destaca que, para racionalizar las sanciones, se debe equilibrar la necesidad de que las multas guarden proporción entre los distintos Estados miembros sobre la base de criterios objetivos (por ejemplo, el PIB o factores geográficos) con la imposición de un elemento disuasorio eficaz contra las infracciones graves;
14. Observa que el nuevo anexo III de la Directiva 2006/22/CE, introducido por la Directiva 2009/5/CE de la Comisión, debe considerarse una piedra angular de todo enfoque uniforme de la clasificación de las infracciones de las normas sociales en el transporte por carretera previstas en la legislación de los Estados miembros; insta a los Estados miembros a que adopten las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para la pronta transposición de la Directiva 2009/5/CE de la Comisión;
15. Recuerda, asimismo, que el Tratado de Lisboa ha introducido en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea un nuevo apartado 2 en el artículo 83 sobre la aproximación de las disposiciones legales y reglamentarias de los Estados miembros en materia penal; pide a la Comisión que examine estos nuevos medios legislativos en el ámbito de la cooperación judicial en materia penal y, en un plazo de doce meses, presente al Consejo y al Parlamento Europeo un informe sobre las posibles medidas de armonización, incluidos los aspectos relativos a la seguridad vial y a la aplicación transfronteriza de multas, si no lo ha hecho previamente;
16. Celebra que la Comisión haya elaborado unas «directrices», conforme al artículo 22, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 561/2006, para asistir a los Estados miembros con la interpretación y aplicación nacional del Reglamento; observa, no obstante, que esas directrices no son jurídicamente vinculantes, por lo que no se ha logrado el objetivo de garantizar una transposición uniforme en los Estados miembros;
17. Opina que, para realizar un mercado interior del transporte y aumentar la seguridad jurídica de conductores y empresarios, es preciso armonizar la interpretación de la aplicación de la legislación social; pide a la Comisión Europea, en este contexto, que, en colaboración con Corte, Tispol y Euro Contrôle Route, presente propuestas para poner fin a la aplicación discriminatoria de la legislación social en el transporte por carretera; señala, en este sentido, la necesidad de contar con una interpretación común, artículo por artículo, de la aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006 y del Reglamento (CEE) nº 3821/85;
18. Pide a los Estados miembros que tengan presentes esas directrices a la hora de aplicar las normas sociales, a fin de conseguir una transposición armonizada;

Controles

19. Destaca que sólo se puede evitar la competencia desleal y garantizar la seguridad en el transporte por carretera mediante la aplicación coherente y no discriminatoria de la legislación vigente; hace hincapié en que un enfoque armonizado y eficaz de los controles es esencial para la transposición de las normas sociales en el transporte por carretera;
20. Señala que la situación del transporte en cuanto a infraestructuras, volumen de tráfico y congestión del tráfico presenta grandes diferencias entre los Estados miembros, por lo que estima que estos factores, entre otros, podrían tomarse en consideración para determinar la frecuencia de los controles, teniendo presente que uno de sus objetivos principales consiste en garantizar el respeto de las normas sociales;
21. Considera que, a fin de eliminar los obstáculos al mercado único europeo y reforzar la seguridad vial, la Comisión debería desarrollar y promover esos enfoques armonizados de los controles e intervenir con carácter regulador; pide a la Comisión que, para alcanzar estos objetivos, cree un instrumento de coordinación eficaz y adecuado a escala europea;
22. Pide a la Comisión que elabore unas recomendaciones y pautas europeas mínimas para la formación de los órganos de inspección y la coordinación de la cooperación entre esos órganos; pide a la Comisión que mejore la obtención de datos estadísticos a fin de poder efectuar análisis más pertinentes de la eficacia de la aplicación y favorecer un enfoque armonizado de los Estados miembros en cuestiones de aplicación;
23. Pide a los Estados miembros que proporcionen formación al personal de control basándose siempre en los últimos avances en materia de obtención de datos y que colaboren estrechamente con la Comisión Europea en la aplicación de normas comunes con objeto de fomentar un enfoque armonizado de los controles y, de este modo, crear seguridad jurídica;
24. Considera que es preciso realizar controles más frecuentes y exhaustivos tanto en la carretera como en los locales de las empresas; pide a la Comisión que garantice que los Estados miembros respetan el número de controles que han de efectuar con arreglo al artículo 2, apartado 3, de la Directiva 2006/22/CE; insta a la Comisión a que informe al Parlamento Europeo sobre las medidas adicionales que tiene previsto adoptar con respecto a dichos controles;
25. Pide a la Comisión que le presente lo antes posible un informe sobre el control de las deficiencias que presenta el tacógrafo digital y las medidas aplicadas para evitar su vulnerabilidad;
26. Subraya que, con arreglo al Reglamento (CEE) nº 3821/85, el tacógrafo digital debe mejorarse como instrumento de control; considera que la Comisión debe examinar de qué manera las autoridades de control pueden lograr una descarga de datos del tacógrafo digital más rápida;
27. Hace referencia al punto de contacto de transacciones desproporcionadas creado por Euro Contrôle Route, y pide a los conductores y a las empresas de transporte que denuncien ante esta ventanilla la aplicación desproporcionada y discriminatoria de la legislación social en el transporte por carretera;

Otras iniciativas

28. Considera que un folleto comprensible en todas las lenguas oficiales de la Unión Europea

sería de utilidad para las empresas y los conductores de vehículos pesados; subraya que ese folleto debería proporcionar a los conductores y empresas afectados más información sobre las normas sociales pertinentes y las sanciones aplicables a las infracciones en los distintos Estados miembros; opina que dicha información también debe estar a disposición de las empresas y los conductores procedentes de terceros países; resalta el interés de utilizar sistemas de transporte inteligentes para facilitar a los conductores información en tiempo real;

29. Está convencido de que el uso de las tecnologías de la información y la comunicación actuales, así como de los sistemas de transporte inteligentes, debe permitir a las empresas y los conductores obtener información sobre las normas sociales vigentes y las sanciones que conlleva la infracción de las mismas;
30. Pide a todos los Estados miembros que refuercen la colaboración sobre la base de las estructuras ya existentes, como Euro Contrôle Route, y mejoren de este modo la coordinación de los controles comunes, el intercambio de buenas prácticas y la organización conjunta de programas de formación para los órganos de control;
31. Considera que se deben utilizar todas las tecnologías disponibles para informar en tiempo real a los conductores de camiones, incluidos los de los países vecinos, sobre las normas sociales y las sanciones aplicables en función de las infracciones cometidas en los distintos Estados miembros, por ejemplo, en lo concerniente al uso del GPS u otros dispositivos disponibles;
32. Insta a los Estados miembros a que creen infraestructuras adecuadas, que incluyan un número suficiente de plazas de aparcamiento seguras y de servicios, en la red europea de carreteras, de manera que los conductores puedan respetar realmente las disposiciones relativas a los tiempos de conducción y los periodos de descanso y se puedan realizar los controles con eficacia; señala que en esas instalaciones ha de concederse especial importancia al aspecto de la seguridad; pide a la Comisión que publique periódicamente, en el formato más adecuado, las instalaciones disponibles, tanto públicas como privadas, que se encuentran a lo largo de la red europea de carreteras, informando de los servicios ofrecidos para los profesionales de la carretera;
33. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que fomenten y financien proyectos de construcción de aparcamientos seguros, un elemento indispensable para que los conductores respeten las disposiciones del Reglamento (CE) nº 561/2006;

o

o o

34. Encarga a su Presidente que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión.