



12.7.2010

## COMUNICACIÓN A LOS MIEMBROS

Asunto: Petición 0160/2010, presentada por Andrea Hempen, de nacionalidad alemana, en nombre de Petra Reimer, sobre la supuesta vulneración de su margen de libertad personal por el Reglamento (CE) nº 561/2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera;

Petición 0207/2010, presentada por Gundolf Riemer, de nacionalidad alemana, sobre la aplicación excesivamente rigurosa de las normas sobre el tiempo de conducción aplicable a los conductores de camiones (Reglamento CE 561/2006).

### 1. Resumen de la petición 0160/2010

La abogada que presenta la petición en nombre del transportista argumenta que la obligación de «un período de descanso semanal normal» de -cómo mínimo- 45 horas, que se ha de aplicar muy rigurosamente, supone una limitación inaceptable del derecho del trabajador a conciliar la vida profesional y familiar. Solicita un cambio de la normativa.

### Resumen de la petición 0207/2010

El peticionario se queja de lo que considera una aplicación excesivamente rigurosa, cercana a la caza de brujas, de la normativa sobre el tiempo máximo de conducción. Fue multado por haber sobrepasado en una hora el tiempo de conducción para regresar a casa y estar con su familia. La empresa considera imposible seguir operando con esta normativa y teme no tener más remedio que suspender su actividad.

### 2. Admisibilidad

#### Petición 0160/2010

Admitida a trámite el 8 de junio de 2010. Se pidió a la Comisión que facilitara información (artículo 202, apartado 6, del Reglamento).

### **Petición 0207/2010**

Admitida a trámite el 10 de junio de 2010. Se pidió a la Comisión que facilitara información (artículo 202, apartado 6, del Reglamento).

### **3. Respuesta de la Comisión, recibida el 12 de julio de 2010.**

#### *Las peticiones*

Ambos peticionarios expresan su descontento por la estricta aplicación de las disposiciones del Reglamento (CE) 561/2006 relativas a los tiempos de conducción, las pausas y los periodos de descanso de los conductores profesionales, por cuanto concierne, en particular, a los tiempos máximos de conducción y las obligaciones relativas al periodo de descanso semanal. Afirman que el rigor de este régimen restringe sobremanera la libertad de empresa, hace muy difícil mantener el servicio de transporte y tiene un impacto negativo sobre la vida familiar del camionero.

#### *Las observaciones de la Comisión*

El Reglamento (CE) 561/2006 fija normas sobre los tiempos de conducción, las pausas y los periodos de descanso de los conductores profesionales con el objeto de armonizar las condiciones de competencia, mejorar las condiciones de trabajo y garantizar la seguridad en carretera.

El artículo 6 del Reglamento establece que el tiempo diario de conducción está limitado en principio a nueve horas, aunque se permite que dos veces por semana, este tiempo se amplíe hasta diez horas. También establece que el tiempo de conducción semanal no debe sobrepasar las 56 horas, y que el tiempo acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas no puede ser superior a 90 horas.

En el artículo 8 se establece que el conductor ha de tomar un descanso diario de al menos 11 horas, que podrá reducir tres veces por semana a 9 horas, y que su periodo de descanso semanal normal es de 45 horas, que se puede reducir hasta un mínimo de 24 horas consecutivas, si se cumplen las condiciones de compensación de horarios establecidas.

La aplicación práctica de estas normas se realiza mediante un sistema de controles con arreglo a la Directiva 2006/22/CE, con un aparato de protocolo instalado en los vehículos (tacógrafo).

De las informaciones disponibles se desprende que las autoridades de control alemanas obran con arreglo a lo establecido por la ley y controlan el cumplimiento de las normas por los conductores, de conformidad con el régimen de control establecido por el legislador. A ello se añade la obligación de las empresas de transporte, de conformidad con el artículo 10 del Reglamento, de organizar el trabajo de los conductores de tal manera que puedan cumplir las disposiciones legales sin hipotecar su vida familiar, salud o seguridad.

### *Conclusión*

En 2006, el Parlamento Europeo y el Consejo decidieron modernizar las normas en materia social en el ámbito de los transportes por carretera y definir un régimen de control riguroso para garantizar, en interés de la seguridad en carretera, adecuadas condiciones sociales para los conductores y una competencia leal. La Comisión, como guardiana de los Tratados, está obligada a velar por la correcta aplicación de la legislación vigente por parte de los Estados miembros. Las quejas de los peticionarios se dirigen contra las disposiciones legales vigentes y no parecen justificadas, teniendo en cuenta los objetivos de la legislación adoptada en este campo.