



2017/0122(COD)

8.12.2017

PROYECTO DE OPINIÓN

de la Comisión de Empleo y Asuntos Sociales

para la Comisión de Transportes y Turismo

sobre la 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
(COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD))

Ponente de opinión (*): Georges Bach

(*) Comisión asociada – artículo 54 del Reglamento interno

PA_Legam

BREVE JUSTIFICACIÓN

El sector del transporte es un sector altamente competitivo que se enfrenta a grandes retos. La falta de conductores cualificados es una de las principales dificultades. El sector solo podrá atraer a los trabajadores si mejoran las condiciones laborales. La conducción nómada, la pernoctación en una cabina durante varias semanas, el trabajo bajo presión y el estrés son las principales causas de la imagen, a menudo negativa, del sector del transporte internacional de mercancías que tienen los trabajadores.

El objetivo del Reglamento sobre los tiempos de conducción y de descanso es mejorar tanto las condiciones de trabajo de los conductores como la seguridad vial en general. Cuando se aplican y cumplen correctamente, las normas sobre el tiempo de conducción y de descanso actualmente en vigor siguen cumpliendo este objetivo. El ponente propone, por tanto, mantener las normas sobre tiempos de conducción y de descanso que establece el Reglamento en vigor.

Sin embargo, las distintas interpretaciones de las normas vigentes en los Estados miembros son problemáticas para las empresas y los conductores que realizan una actividad transfronteriza y dificultan a las autoridades la realización de controles eficaces.

Las autoridades nacionales y los organismos de control de los distintos Estados miembros deben colaborar más estrechamente a fin de aplicar correctamente y hacer cumplir las normas y proporcionar seguridad jurídica a las empresas y sus conductores. La introducción del tacógrafo digital en 2019 simplificará los controles para las autoridades nacionales, aunque también para las empresas y los conductores. Con el rápido desarrollo de las tecnologías digitales, es necesario acortar el período de transición para la instalación del tacógrafo digital, de manera que todos los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento estén equipados con el tacógrafo digital de aquí a 2024.

A fin de garantizar la seguridad en carretera y mejorar las condiciones de trabajo de los conductores, el ponente propone ampliar el ámbito de aplicación del Reglamento al transporte de mercancías efectuado por los vehículos industriales ligeros de menos de 3,5 toneladas que operen fuera de un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa.

Los conductores pueden hacer sus pausas, su descanso diario y su descanso semanal reducido en la cabina. Por consiguiente, el ponente apoya plenamente la idea de prohibir que duerman en la cabina durante el período de descanso semanal normal de 45 horas o más.

No obstante, existe actualmente una falta de infraestructuras adecuadas en las carreteras europeas para alojar a los conductores. Se necesitan más esfuerzos para asegurar la financiación para la creación o mejora de áreas de aparcamiento seguras, instalaciones sanitarias adecuadas y alojamientos adecuados.

El ponente apoya la propuesta de la Comisión, en la que se afirma que la compensación de un descanso semanal reducido debe realizarse en combinación con un descanso semanal normal de al menos 45 horas. Además, las empresas deberían organizar el trabajo de los conductores de tal manera que los conductores tengan la posibilidad de regresar a su lugar de residencia o a otro lugar de su elección para disfrutar de un descanso semanal de más de 45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido.

El ponente considera de que estas medidas mejorarían las condiciones de trabajo de los conductores, así como la seguridad vial, y que, por tanto, harían más atractivo el sector.

ENMIENDAS

La Comisión de Empleo y Asuntos Sociales pide a la Comisión de Transportes y Turismo, competente para el fondo, que tome en consideración las siguientes enmiendas:

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento Considerando 2

Texto de la Comisión

(2) Tras evaluar la eficacia y la eficiencia de la aplicación de las normas sociales vigentes de la Unión en el sector del transporte por carretera, y en particular del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo⁹, se han detectado algunas deficiencias en el marco jurídico vigente. La existencia de normas poco claras e inadecuadas sobre *el descanso semanal*, las instalaciones de descanso y las pausas en la conducción en equipo y la ausencia de normas sobre el regreso de los conductores a su domicilio conducen a interpretaciones y prácticas de control del cumplimiento divergentes en los Estados miembros. Varios Estados miembros han adoptado recientemente medidas unilaterales que aumentan aún más la inseguridad jurídica y la desigualdad de trato de los conductores y operadores.

⁹ Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de

Enmienda

(2) Tras evaluar la eficacia y la eficiencia de la aplicación de las normas sociales vigentes de la Unión en el sector del transporte por carretera, y en particular del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo⁹, se han detectado algunas deficiencias en el marco jurídico vigente. La existencia de normas poco claras e inadecuadas sobre las instalaciones de descanso y las pausas en la conducción en equipo y la ausencia de normas sobre el regreso de los conductores a su domicilio conducen a interpretaciones y prácticas de control del cumplimiento divergentes en los Estados miembros. Varios Estados miembros han adoptado recientemente medidas unilaterales que aumentan aún más la inseguridad jurídica y la desigualdad de trato de los conductores y operadores.

⁹ Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) Los conductores que realizan operaciones de transporte internacional de larga distancia pasan largos períodos alejados de su domicilio. **Los requisitos vigentes sobre el descanso semanal normal prolongan innecesariamente dichos períodos. Es deseable, por tanto, adaptar la disposición sobre el descanso semanal normal de modo que se facilite a los conductores la realización de las operaciones de transporte cumpliendo las normas y la llegada a su domicilio para disfrutar de un descanso semanal normal, y que se les compensen plenamente todos los períodos de descanso semanal reducidos. También** es necesario disponer que los operadores organicen el trabajo de los conductores de tal manera que los períodos fuera del domicilio no sean excesivamente largos.

Enmienda

(6) Los conductores que realizan operaciones de transporte internacional de larga distancia pasan largos períodos alejados de su domicilio. **Debido a la actual falta de aparcamientos seguros e instalaciones** de descanso **adecuadas**, es necesario disponer que los operadores organicen el trabajo de los conductores de tal manera que los períodos fuera del domicilio no sean excesivamente largos y **que los conductores tengan la posibilidad de volver a su domicilio regularmente.**

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento Considerando 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 bis) El rápido desarrollo de las nuevas tecnologías y la digitalización en toda la economía de la Unión y la necesidad de una igualdad de condiciones

entre empresas en el transporte internacional por carretera hacen que sea necesario acortar el período transitorio para la instalación del tacógrafo digital en los vehículos matriculados. El tacógrafo digital contribuirá a la simplificación de los controles y, de este modo, facilitará el trabajo de las autoridades nacionales.

Or. en

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento Considerando 11 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 ter) Con el fin de mejorar la seguridad vial y las condiciones laborales de los conductores, el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 561/2006 debe incluir el uso de vehículos para el transporte de mercancías con una masa autorizada de menos de 3,5 toneladas y que operen fuera de un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa.

Or. en

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento Considerando 11 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 quater) A fin de garantizar unas normas adecuadas en materia de salud y seguridad de los conductores que no pueden llegar a su domicilio para disfrutar de un descanso semanal, se

necesitan más esfuerzos para asegurar la financiación para la creación o mejora de áreas de aparcamiento seguras, instalaciones sanitarias adecuadas y alojamientos adecuados.

Or. en

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto -1 (nuevo)

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 2 – apartado 1 – letra a

Texto en vigor

Enmienda

«a) de mercancías, **cuando la masa máxima autorizada de los vehículos, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 3,5 toneladas,** o»

-1) En el artículo 2, apartado 1, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) de mercancías, o»

Or. en

Justificación

A fin de mejorar la seguridad vial, así como las condiciones laborales de los conductores, el ámbito de aplicación del Reglamento debe ampliarse para incluir los vehículos industriales ligeros utilizados para el transporte de mercancías.

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 3 – letra h

Texto de la Comisión

Enmienda

h) vehículos o conjuntos de vehículos utilizados para el transporte no comercial de mercancías;

h) vehículos o conjuntos de vehículos **de una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas** utilizados para el

transporte no comercial de mercancías;

Or. en

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 bis (nuevo)

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 3 – letra h bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis) En el artículo 3, se inserta la letra siguiente:

«h bis) vehículos industriales ligeros (<3,5 toneladas) utilizados para el transporte de mercancías dentro de un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa;».

Or. en

Justificación

El uso de vehículos industriales ligeros (<3,5 toneladas) solo debe incluirse en el ámbito de aplicación del Reglamento si tales vehículos son utilizados para el transporte de mercancías fuera de un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa. Las empresas, especialmente las pequeñas y medianas empresas, deben seguir teniendo la posibilidad de utilizar vehículos industriales ligeros sin tacógrafo para el transporte local o regional de mercancías.

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 bis (nuevo)

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 4 – letra r bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis) En el artículo 4, se añade la letra siguiente:

«r bis) «domicilio»: el lugar de residencia

del conductor.».

Or. en

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra a

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 8 – apartado 6 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

a) en el apartado 6, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente: **suprimido**

«6. En el transcurso de cuatro semanas consecutivas el conductor tendrá que tomar al menos:

a) cuatro períodos de descanso semanal normal, o

b) dos períodos de descanso semanal normal de al menos 45 horas y dos períodos de descanso semanal reducido de al menos 24 horas.

A los efectos de la letra b), los períodos de descanso semanal reducido se compensarán con un periodo de descanso equivalente tomado en una sola vez antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.»;

Or. en

Justificación

Cuando se aplican y cumplen correctamente, las normas sobre el tiempo de conducción y de descanso actualmente en vigor siguen cumpliendo los objetivos del Reglamento, a saber, mejorar las condiciones de trabajo y la seguridad vial.

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c

Texto de la Comisión

8 ter. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan disfrutar **al menos** de un período de **descanso semanal normal o un** descanso semanal de más de 45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido en el domicilio **dentro de cada período de tres semanas consecutivas**.».

Enmienda

8 ter. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores de tal manera que estos puedan disfrutar de un período de descanso semanal de más de 45 horas que tomen como compensación por un descanso semanal reducido en el domicilio **o en otro lugar privado de la elección del conductor**.».

Or. en

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6 bis (nuevo)

Reglamento (CE) n.º 561/2006

Artículo 10 – apartado 1

Texto en vigor

1. Las empresas de transporte no remunerarán a los conductores asalariados o que estén a su servicio, incluso mediante concesión de primas o incrementos salariales, en función de las distancias recorridas o del volumen de las mercancías transportadas, **si dichas remuneraciones fueran de tal naturaleza que pudiesen comprometer la seguridad en carretera y/o fomentar las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento**.

Enmienda

6 bis) En el artículo 10, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Las empresas de transporte no remunerarán a los conductores asalariados o que estén a su servicio, incluso mediante concesión de primas o incrementos salariales, en función de las distancias recorridas o del volumen de las mercancías transportadas.».

Or. en

Enmienda 13

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto -1 (nuevo)

Reglamento (UE) n° 165/2014

Artículo 3 – apartado 4

Texto en vigor

4. **Quince** años después de imponerse a los vehículos de nueva matriculación la obligación de disponer de un tacógrafo con arreglo a los artículos 8, 9 y 10, los vehículos que circulen en un Estado miembro distinto de aquel en el que están matriculados deberán estar provistos de dicho tacógrafo.

Enmienda

-1) *En el artículo 3, el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:*

«4. **Cinco** años después de imponerse a los vehículos de nueva matriculación la obligación de disponer de un tacógrafo con arreglo a los artículos 8, 9 y 10, los vehículos que circulen en un Estado miembro distinto de aquel en el que están matriculados deberán estar provistos de dicho tacógrafo.»;

Or. en