



14.12.2017

PROYECTO DE OPINIÓN

de la Comisión de Empleo y Asuntos Sociales

para la Comisión de Transportes y Turismo

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2006/22/CE en lo relativo a los requisitos de control del cumplimiento y se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera
(COM(2017)0278 - C8-0170/2017 – 2017/0121(COD))

Ponente de opinión: Martina Dlabajová

(*) Procedimiento de comisiones asociadas – artículo 54 del Reglamento interno

PA_Legam

BREVE JUSTIFICACIÓN

El transporte por carretera requiere el establecimiento de normas sectoriales específicas para que el mercado único sea más sólido y competitivo. Dichas normas han de ser sencillas, uniformes, claras y fáciles de aplicar para facilitar las operaciones de transporte, protegiendo al mismo tiempo a los trabajadores empleados en este sector. Las normas que no son claras o que resultan difíciles de aplicar pueden llevar a los Estados miembros a interpretar de forma diferente disposiciones comunes, así como a reducir la eficacia de su ejecución, lo cual genera un riesgo de fragmentación del mercado interior. Además, las normas confusas que no se aplican eficazmente no redundan en una mejor protección de los trabajadores.

Según la conclusión de la evaluación de impacto de la Comisión, las disposiciones actuales sobre el desplazamiento de los trabajadores y los requisitos administrativos no se adecuan a la gran movilidad que caracteriza al trabajo de los conductores. Ello genera cargas reglamentarias excesivas para los operadores y crea obstáculos injustificados a la prestación de servicios transfronterizos.

El presente proyecto de opinión tiene por objeto simplificar en mayor medida las normas sobre el desplazamiento de trabajadores que se aplican al sector del transporte por carretera y reducir la carga administrativa para las empresas y para sus conductores. La ponente de opinión propone excluir explícitamente el tránsito y el transporte internacional del ámbito de aplicación de la Directiva sobre el desplazamiento de los trabajadores. Esta propuesta está justificada por diversas razones. En primer lugar, los trabajadores empleados en estas actividades son muy móviles; pueden llegar a trabajar en varios países distintos durante un mismo día. En segundo lugar, las empresas dedicadas al tránsito o al transporte internacional en un país concreto no compiten con las empresas de transporte de dicho país.

Además, en estos casos, la situación de los trabajadores no es comparable a la de los trabajadores desplazados de otros sectores, que suelen permanecer en un determinado Estado miembro de acogida durante períodos prolongados. La aplicación de la Directiva 96/71/CE al tránsito y al transporte internacional, así como su cumplimiento, generaría enormes cargas administrativas, ya que la legislación nacional aplicable podría cambiar a diario durante un mismo viaje. La ponente de opinión cree que una situación de este tipo crearía barreras injustificadas a una de las libertades fundamentales de la Unión: la libre circulación de servicios.

La ponente de opinión reconoce la necesidad de hacer frente a los problemas derivados de la denominada «conducción nómada» (trabajadores que permanecen fuera de su país de origen durante muchos meses y que, efectivamente, pueden vivir y dormir en sus camiones durante estos períodos prolongados). Sin embargo, no cree que la propuesta actual sea el instrumento adecuado para abordar esta cuestión, que debería afrontarse, en cambio, mediante el acto legislativo basado en la propuesta de la Comisión COM(2017)277 sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales. Esta propuesta prevé un requisito por el que el conductor y el vehículo deben volver al centro de trabajo.

En la presente opinión, se propone aplicar a las operaciones de cabotaje determinados aspectos de la Directiva 96/71/CE sobre el desplazamiento de los trabajadores y de la Directiva sobre garantía de cumplimiento 2014/67/UE. En tales casos, las empresas locales y extranjeras compiten directamente entre sí, por lo que se deberían aplicar normas

esencialmente similares respecto a la retribución de los trabajadores. Sin embargo, estas dos Directivas solo deben aplicarse al cabotaje en la medida descrita en esta *lex specialis*, teniendo en cuenta la gran movilidad que caracteriza al sector y la necesidad de reducir las cargas administrativas.

Por lo tanto, la ponente de opinión propone suprimir la metodología presentada por la Comisión para calcular el período de trabajo diario a fin de determinar las situaciones de desplazamiento. Considera que dicha metodología sería a duras penas aplicable en la práctica y crearía una carga administrativa innecesaria, especialmente al aplicarse junto con el Reglamento (CE) n.º 561/2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.

Por último, la opinión propone establecer esta *lex specialis* como el instrumento para determinar la fecha de aplicación y la entrada en vigor de las normas específicas para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera. Si se permite que estas fechas estén determinadas por la Directiva general sobre el desplazamiento de los trabajadores, se corre el riesgo de que las nuevas normas se apliquen al sector del transporte por carretera mucho antes que a cualquier otro sector (habida cuenta del enfoque general del Consejo que concede a los Estados miembros tres años para aprobar su legislación y cuatro para adoptar medidas de aplicación). Asimismo, la ponente de opinión propone excluir el sector del transporte del ámbito de aplicación de la Directiva 96/71/CE hasta que se adopte legislación específica para este 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 Directiva Considerando 1

Texto de la Comisión

(1) Con el fin de crear un sector del transporte por carretera seguro, eficiente y socialmente responsable es necesario garantizar unas condiciones de trabajo y una protección social adecuadas para los conductores, *por un lado*, y un entorno empresarial *adecuado* y *unas condiciones de competencia justas* para los operadores, *por otro*.

Enmienda

(1) Con el fin de crear un sector del transporte por carretera seguro, eficiente y socialmente responsable es necesario garantizar *un equilibrio en el marco de la libre circulación de servicios*, unas condiciones de trabajo y una protección social adecuadas para los conductores y un entorno empresarial y *competitivo adecuado* para los operadores.

Or. en

Enmienda 2

Propuesta de Directiva Considerando 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(2 bis) Las normas nacionales que se apliquen al transporte por carretera deben ser proporcionadas y estar justificadas y no deben obstaculizar o hacer menos atractivo el ejercicio de las libertades fundamentales garantizadas por el Tratado, como la libre circulación de servicios.

Or. en

Enmienda 3

Propuesta de Directiva Considerando 3

Texto de la Comisión

Enmienda

(3) El equilibrio entre la ***mejora de las condiciones sociales y laborales de los conductores*** y la facilitación del ejercicio de la libre prestación de servicios de transporte por carretera basado en ***una*** competencia ***leal*** entre operadores nacionales y extranjeros es crucial para el buen funcionamiento del mercado interior.

(3) El equilibrio entre la facilitación del ejercicio de la libre prestación de servicios de transporte por carretera basado en ***la*** competencia entre operadores nacionales y extranjeros y ***las condiciones sociales y laborales de los conductores*** es crucial para el buen funcionamiento del mercado interior.

Or. en

Enmienda 4

Propuesta de Directiva Considerando 4

Texto de la Comisión

Enmienda

(4) Tras la evaluación de la eficacia y la eficiencia de la actual legislación social de la Unión en el sector del transporte por

(4) Tras la evaluación de la eficacia y la eficiencia de la actual legislación social de la Unión en el sector del transporte por

carretera, se han observado algunas lagunas en las disposiciones vigentes y deficiencias en el control de su cumplimiento. Hay además una serie de discrepancias entre los Estados miembros en la interpretación, aplicación y ejecución de las normas. Ello crea inseguridad jurídica y *propicia el trato desigual de los conductores y operadores*, lo que es perjudicial para las condiciones laborales, sociales y de competencia en el sector.

carretera, se han observado algunas lagunas en las disposiciones vigentes y deficiencias en el control de su cumplimiento. Hay además una serie de discrepancias entre los Estados miembros en la interpretación, aplicación y ejecución de las normas. Ello crea inseguridad jurídica, lo que es perjudicial para las condiciones laborales, sociales y de competencia en el sector.

Or. en

Enmienda 5

Propuesta de Directiva Considerando 12

Texto de la Comisión

(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de un vínculo suficiente de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. Por consiguiente, *procede establecer un umbral temporal superado el cual se deberán aplicar el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas remuneradas del Estado miembro de acogida en caso de transportes internacionales. Este umbral temporal no debe aplicarse a los transportes de cabotaje tal como se definen en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009¹⁸ y (CE) n.º 1073/2009¹⁹, ya que todo el transporte se realiza en un Estado miembro de acogida. Como consecuencia de ello, el salario mínimo y las vacaciones anuales mínimas del Estado miembro de acogida deben aplicarse al cabotaje, con independencia de la frecuencia y la duración de los transportes realizados por un conductor.*

Enmienda

(12) Estos criterios equilibrados deben basarse en el concepto de un vínculo suficiente de los conductores con el territorio de un Estado miembro de acogida. Por consiguiente, *las operaciones de tránsito y de transporte internacional en que tanto el conductor como el vehículo vuelvan al Estado miembro de establecimiento no han de estar sujetas a la Directiva 96/71/CE. No existe una competencia directa con las empresas nacionales en caso de tránsito y transporte internacional, pero sí un vínculo evidente del conductor con el Estado miembro de establecimiento de la empresa, por lo que la Directiva 96/71/CE no es aplicable en tales casos.*

¹⁸ Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del

Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

¹⁹ Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

Or. en

Enmienda 6

Propuesta de Directiva Considerando 12 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(12 bis) La Directiva 96/71/CE debe aplicarse a los transportes de cabotaje tal como se definen en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009¹⁸ y (CE) n.º 1073/2009¹⁹, ya que todo el transporte se realiza en un Estado miembro de acogida y existe una competencia directa con las empresas locales. Por consiguiente, la Directiva 96/71/CE debe aplicarse al cabotaje, con independencia de la frecuencia y la duración de los transportes realizados por un conductor.

¹⁸ Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

¹⁹ Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del

Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

Or. en

Enmienda 7

Propuesta de Directiva Considerando 13

Texto de la Comisión

(13) Con objeto de garantizar un control eficaz y eficiente del cumplimiento de las normas sectoriales específicas sobre el desplazamiento de trabajadores y evitar unas cargas administrativas desproporcionadas para el sector de los operadores no residentes, deben establecerse requisitos administrativos y de control específicos en el sector del transporte por carretera, aprovechando al máximo instrumentos de control como el tacógrafo digital.

Enmienda

(13) Con objeto de garantizar un control eficaz y eficiente del cumplimiento de las normas sectoriales específicas sobre el desplazamiento de trabajadores y evitar unas cargas administrativas desproporcionadas para el sector de los operadores no residentes, deben establecerse *formularios normalizados, elaborados por la Comisión, y requisitos administrativos y de control específicos y simplificados* en el sector del transporte por carretera, aprovechando al máximo instrumentos de control como el tacógrafo digital.

Or. en

Enmienda 8

Propuesta de Directiva Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra a Directiva 2006/22/CE Artículo 2 – apartado 1 – párrafo 2

Texto de la Comisión

«Dichos controles abarcarán cada año una muestra amplia y representativa de los

Enmienda

«Dichos controles abarcarán cada año una muestra amplia y representativa de los

trabajadores móviles, conductores, empresas y vehículos objeto de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 y de los trabajadores móviles y conductores objeto de la Directiva 2002/15/CE.»;

trabajadores móviles, conductores, empresas y vehículos objeto, **cuando proceda**, de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 y de los trabajadores móviles y conductores objeto de la Directiva 2002/15/CE.»;

Or. en

Enmienda 9

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4
Directiva 2006/22/CE
Artículo 6 – apartado 1

Texto de la Comisión

«1. Los controles en los locales de las empresas deberán organizarse teniendo en cuenta la experiencia adquirida en relación con las diferentes clases de transporte y empresas. Se efectuarán asimismo cuando se hayan comprobado en carretera infracciones graves de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 o (UE) n.º 165/2014 **o de la Directiva 2002/15/CE.**».

Enmienda

«1. Los controles en los locales de las empresas deberán organizarse teniendo en cuenta la experiencia **en materia de incumplimiento** adquirida en relación con las diferentes clases de transporte y empresas. Se efectuarán asimismo cuando se hayan comprobado en carretera infracciones graves de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 o (UE) n.º 165/2014.».

Or. en

Enmienda 10

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra a
Directiva 2006/22/CE
Anexo I – parte A – punto 6

Texto de la Comisión

a) **en la parte A se añade el punto 6) siguiente:**

«6) **los tiempos de trabajo semanales según lo establecido en los artículos 4 y 5 de la Directiva 2002/15/CE.**»;

Enmienda

suprimido

Justificación

Resulta complicado comprobar en la carretera el cumplimiento de estas condiciones de la Directiva 2002/15/CE, ya que es necesario un período más largo y no todos los documentos están siempre disponibles.

Enmienda 11**Propuesta de Directiva****Artículo 2 – apartado 2 – párrafo 1***Texto de la Comisión*

Los Estados miembros no aplicarán el artículo 3, apartado 1, párrafo primero, letras b) y c), de la Directiva 96/71/CE a los conductores del sector del transporte por carretera empleados por las empresas mencionadas en el artículo 1, apartado 3, letra a), de esa Directiva al realizar transportes internacionales según se definen en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009 y (CE) n.º 1073/2009, cuando el período de desplazamiento a su territorio sea inferior o igual a tres días en un período de un mes natural.

Enmienda

Los Estados miembros no aplicarán la Directiva 96/71/CE **ni la Directiva 2014/67/UE a las operaciones de tránsito y de transporte internacional** según se definen en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009 y (CE) n.º 1073/2009.

Enmienda 12**Propuesta de Directiva****Artículo 2 – apartado 2 – párrafo 2***Texto de la Comisión*

Cuando el período de desplazamiento sea superior a tres días, los Estados miembros aplicarán lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, párrafo primero, letras b) y c), de la Directiva 96/71/CE a todo el período de desplazamiento a su territorio en el período de un mes natural mencionado en

Enmienda

suprimido

el párrafo primero.

Or. en

Enmienda 13

Propuesta de Directiva Artículo 2 – apartado 3

Texto de la Comisión

Enmienda

3. *A los efectos del cálculo de los períodos de desplazamiento citados en el apartado 2:*

suprimido

a) un período de trabajo diario inferior a seis horas de permanencia en el territorio de un Estado miembro de acogida se considerará media jornada;

b) un período de trabajo diario igual o superior a seis horas de permanencia en el territorio de un Estado miembro de acogida se considerará jornada completa;

c) las pausas, los períodos de descanso y los períodos de disponibilidad en que se haya permanecido en el territorio de un Estado miembro de acogida se considerarán períodos de trabajo.

Or. en

Enmienda 14

Propuesta de Directiva Artículo 2 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. Los Estados miembros aplicarán la Directiva 96/71/CE a los transportes de cabotaje tal como se definen en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009 y (CE) n.º 1073/2009.

Los transportes de cabotaje están excluidos de las disposiciones relativas a los desplazamientos de larga duración a que se hace referencia en el acto legislativo por el que se modifica la Directiva 96/71/CE, siempre que se cumpla la obligación establecida en el artículo 8 ter del Reglamento [...] 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.

Or. en

Justificación

La ponente vincula el desplazamiento de larga duración (actualmente objeto de debate en el contexto de la revisión de la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores) a la propuesta de la Comisión COM(2017)277 sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, y en particular al artículo 8 ter sobre el regreso del conductor para descansar «en casa». No obstante, la ponente opina que el regreso no debe ser obligatorio y ha de organizarse con un plazo mínimo de cuatro semanas consecutivas al «centro de trabajo».

Enmienda 15

Propuesta de Directiva

Artículo 2 – apartado 4 – letra a – parte introductoria

Texto de la Comisión

a) la obligación de que el operador de transporte por carretera establecido en otro Estado miembro envíe una declaración de desplazamiento a las autoridades nacionales competentes a más tardar al comienzo del desplazamiento, **por vía electrónica**, en **una de** las lenguas oficiales **del Estado miembro de acogida o en inglés**, que contenga solo la información siguiente:

Enmienda

a) la obligación de que el operador de transporte por carretera establecido en otro Estado miembro envíe una declaración de desplazamiento a las autoridades nacionales competentes a más tardar al comienzo del desplazamiento, **mediante un formulario electrónico normalizado elaborado y proporcionado por la Comisión** en **todas** las lenguas oficiales de **la Unión**, que contenga solo la información siguiente:

Enmienda 16

Propuesta de Directiva

Artículo 2 – apartado 4 – letra a – inciso iv

Texto de la Comisión

iv) **la duración previsible** y las fechas previstas del comienzo y de la finalización del desplazamiento;

Enmienda

iv) las fechas previstas del comienzo y de la finalización del desplazamiento;

Or. en

Enmienda 17

Propuesta de Directiva

Artículo 2 – apartado 4 – letra d

Texto de la Comisión

d) la obligación de que el **conductor conserve** y **ponga** a disposición, cuando así se solicite en el control en carretera, en papel o en formato electrónico, una copia del contrato de trabajo o un documento equivalente a tenor del artículo 3 de la Directiva 91/533/CEE²⁰ del Consejo, **traducida a** una de las lenguas oficiales del Estado miembro de acogida **o en inglés**;

Enmienda

d) la obligación de que el **gestor de transporte o cualquier otra persona o personas de contacto que se hallen en el Estado miembro de establecimiento conserven** y **pongan** a disposición, cuando así se solicite en el control en carretera, en papel o en formato electrónico, una copia del contrato de trabajo o un documento equivalente **del conductor**, a tenor del artículo 3 de la Directiva 91/533/CEE²⁰ del Consejo, **en** una de las lenguas oficiales **de los Estados miembros en un plazo de catorce días desde la solicitud formulada por las autoridades pertinentes** del Estado miembro de acogida;

²⁰ Directiva 91/533/CEE del Consejo, de 14 de octubre de 1991, relativa a la obligación del empresario de informar al trabajador acerca de las condiciones aplicables al contrato de trabajo o a la relación laboral (DO L 288 de 18.10.1991,

²⁰ Directiva 91/533/CEE del Consejo, de 14 de octubre de 1991, relativa a la obligación del empresario de informar al trabajador acerca de las condiciones aplicables al contrato de trabajo o a la relación laboral (DO L 288 de 18.10.1991,

p. 32).

p. 32).

Or. en

Enmienda 18

Propuesta de Directiva Artículo 2 – apartado 4 – letra e

Texto de la Comisión

e) la obligación de que el **conductor ponga** a disposición, cuando así se solicite en el control en carretera, en papel o en formato electrónico, una copia de las nóminas de los **últimos** dos meses; **durante el control de carretera, el conductor deberá estar autorizado a ponerse en contacto con la sede, el gestor de transporte o cualquier otra persona o entidad que pueda proporcionar esa copia;**

Enmienda

e) la obligación de que el **gestor de transporte o cualquier otra persona o personas de contacto que se hallen en el Estado miembro de establecimiento pongan** a disposición, cuando así se solicite en el control en carretera, en papel o en formato electrónico, una copia de las nóminas **del conductor** de los dos meses **civiles previos en un plazo de catorce días desde la solicitud formulada por las autoridades pertinentes del Estado miembro de acogida;**

Or. en

Enmienda 19

Propuesta de Directiva Artículo 2 – apartado 4 – letra f

Texto de la Comisión

f) la obligación de que el operador de transporte por carretera entregue, después del período de desplazamiento, en papel o en formato electrónico, copias de los documentos mencionados en las letras b), c) y e), a petición de las autoridades del Estado miembro de acogida y en un plazo razonable.

Enmienda

f) la obligación de que el operador de transporte por carretera entregue, después del período de desplazamiento, en papel o en formato electrónico, copias de los documentos mencionados en las letras b) y c), a petición de las autoridades del Estado miembro de acogida y en un plazo razonable.

Or. en

Enmienda 20

Propuesta de Directiva

Artículo 4 – apartado 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar *el [...] [El plazo de transición será lo más breve posible y, por lo general, no superará los dos años]*, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Enmienda

Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar **dos años a partir de la entrada en vigor de la presente Directiva**, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Or. en

Enmienda 21

Propuesta de Directiva

Artículo 4 – apartado 1 – párrafo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

La entrada en vigor de la presente Directiva derogará cualquier disposición relativa a la fecha de aplicación de la presente Directiva derivada del acto legislativo [...] por el que se modifica la Directiva 96/71/CE.

Or. en

Enmienda 22

Propuesta de Directiva

Artículo 4 – apartado 1 – párrafo 2 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

El sector del transporte está exento de la aplicación de las medidas derivadas del acto legislativo por el que se modifica la

*Directiva 96/71/CE hasta la entrada en
vigor de la presente Directiva.*

Or. en