



23.11.2020

COMUNICACIÓN A LOS MIEMBROS

Asunto: Petición n.º 1447/2016, presentada por Anita Krauß, de nacionalidad alemana, en la que solicita que se modifique el artículo 9, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 561/2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera

1. Resumen de la petición

La peticionaria insta al Parlamento Europeo a que modifique el artículo 9, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 561/2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera. Los conductores y segundos conductores que se desplazan al trabajo en un vehículo al que se aplica este Reglamento deben contar este tiempo de tránsito como tiempo de trabajo si es superior a una hora. En Europa trabajan innumerables conductores de países con bajos salarios cuyas rutas a sus lugares de trabajo a menudo exigen recorrer cientos de kilómetros. Estos conductores a menudo llegan a su lugar de trabajo como conductores o segundos conductores en taxis compartidos y, por lo tanto, ya han pasado tiempo efectivamente trabajando. Sin embargo, no se considera así, pues el vehículo no está contemplado por el Reglamento y no se entiende generalmente que el trayecto desde el hogar hasta el lugar de trabajo sea tiempo de trabajo. Aprovecharse de esta posibilidad supone un comportamiento irresponsable por parte de los empresarios y pone en riesgo el derecho a la seguridad de los conductores y de los demás usuarios de la red de carreteras.

2. Admisibilidad

Admitida a trámite el 12 de abril de 2017. Se pidió a la Comisión que facilitara información (artículo 227, apartado 6, del Reglamento interno).

3. Respuesta de la Comisión, recibida el 31 de julio de 2017

El Reglamento (CE) n.º 561/2006¹ establece normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso de los conductores profesionales con el fin de armonizar las condiciones de competencia y mejorar las condiciones de trabajo y la seguridad vial. Se aplica a los conductores, tanto por cuenta ajena como propia, que se dedican al transporte de mercancías y viajeros en determinados tipos de vehículos. El artículo 9, apartado 2, del Reglamento establece que el tiempo utilizado por un conductor en viajar a un lugar para hacerse cargo de un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento, o en volver de ese lugar, cuando el vehículo no se encuentre ni en el domicilio del conductor ni en el centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor, no se considerará como descanso o pausa excepto cuando el conductor se encuentre en un *ferry* o tren y tenga acceso a una litera. Corresponde a los Estados miembros comprobar que los operadores de transporte y los conductores cumplen con estas normas y, en consecuencia, registran correctamente estos períodos, lo que reviste especial importancia cuando está en juego la seguridad de los conductores y demás usuarios de la red de carreteras.

El 31 de mayo de 2017 la Comisión adoptó una serie de propuestas destinadas a mejorar el marco jurídico aplicable a las empresas que operan en el mercado europeo de los transportes por carretera, así como a las condiciones de trabajo conexas². Una de estas propuestas tiene por objeto aclarar y adaptar algunas de las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006 para abordar mejor los retos a los que se enfrenta el sector y garantizar una aplicación coherente en el conjunto de la Unión. Estas propuestas han ido precedidas de una exhaustiva evaluación *ex post* del funcionamiento de la legislación social, seguida de amplias consultas con los Estados miembros, los interlocutores sociales, las partes interesadas, tanto nacionales como de la Unión, los conductores y otros agentes de la cadena de transporte. Ni en la evaluación *ex post* ni durante las consultas se planteó que la disposición vigente sobre el tiempo de trayecto resultara inadecuada, por lo que la Comisión no la ha incluido en su labor de revisión de las disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera. En consecuencia, la Comisión no ha propuesto ninguna medida en relación con la cuestión planteada por la peticionaria.

Conclusión

El conjunto de propuestas legislativas presentado por la Comisión el 31 de mayo de 2017 establece un justo equilibrio entre los diferentes intereses que están en juego. Se centra en normas más simples, que son más fáciles de aplicar, teniendo en cuenta los limitados recursos de los que se dispone para su cumplimiento en el ámbito nacional. Estas propuestas están siendo ahora objeto de debate en el Parlamento y el Consejo.

¹ DO L 102 de 11.4.2006, pp. 1-14.

² https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_es.

4. Respuesta de la Comisión, recibida el 23 de noviembre de 2020

El Reglamento (CE) n.º 561/2006³ ha sido recientemente modificado por el Reglamento (UE) 2020/1054, de 15 de julio de 2020⁴, sobre la base de una propuesta de la Comisión destinada a aclarar y adaptar ciertas disposiciones de dicho Reglamento para abordar mejor los retos a los que se enfrenta el sector y garantizar su aplicación en toda la Unión. La propuesta ha ido precedida de una evaluación *ex post* del funcionamiento de la legislación social en el área del transporte, seguida de amplias consultas con los Estados miembros, los interlocutores sociales, los operadores de transporte, los conductores y otros agentes de la cadena de transporte. Ni en la evaluación *ex post* ni durante las consultas se planteó que la disposición sobre el tiempo de trayecto prevista por el Reglamento (CE) n.º 561/2006 resultara inadecuada, por lo que la Comisión no la ha incluido en su labor de revisión del Reglamento. En consecuencia, la Comisión no ha propuesto ninguna medida en relación con la cuestión planteada por la peticionaria. Los colegisladores tampoco modificaron dicha disposición durante las negociaciones.

Conclusión

El acuerdo alcanzado entre el Parlamento Europeo y el Consejo sobre los aspectos sociales y del mercado interior del paquete de movilidad I establece un justo equilibrio entre los diversos intereses en juego. Las disposiciones se centran en normas más simples que son más fáciles de aplicar, teniendo en cuenta los limitados recursos de los que se dispone para su aplicación en el ámbito nacional. El Reglamento (UE) n.º 2020/1054 entró en vigor el 20 de agosto de 2020.

³ 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 (Texto pertinente a efectos del EEE) – Declaración (DO L 102 de 11.4.2006, pp. 1-14).

⁴ Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que respecta 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 respecta al posicionamiento mediante tacógrafos (DO L 249 de 31.7.2020, pp. 1-16).