Wolters Kluwer España

Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera

DOCEL 23 Marzo

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular su artículo 71 y el apartado 2 de su artículo 137,

Vista la propuesta de la Comisión (1),

Visto el dictamen del Comité Económico y Social (2),

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado (3), a la vista del texto conjunto aprobado el 16 de enero de 2002 por el Comité de conciliación.

Considerando lo siguiente:

(1) El Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (4) establece normas comunes en relación con el tiempo de conducción y el tiempo de descanso de los conductores. Dicho Reglamento no contempla otros aspectos del tiempo de trabajo en relación con el transporte por carretera.

(2) La Directiva 93/104/CE del Consejo, de 23 de noviembre de 1993, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo (5), permite adoptar prescripciones más específicas en cuanto a la ordenación del tiempo de trabajo. Habida cuenta de su carácter sectorial, las disposiciones de la presente Directiva prevalecen sobre la Directiva 93/104/CE en aplicación del artículo 14 de esta última.

(3) A pesar de intensas negociaciones entre los interlocutores sociales, no ha sido posible llegar a un acuerdo con respecto a los trabajadores móviles del sector del transporte por carretera.

(4) En consecuencia, es necesario prever un conjunto de disposiciones más específicas relativas a la duración del tiempo de trabajo para los transportes por carretera dirigido a garantizar la seguridad de los transportes, así como la salud y la seguridad de las personas afectadas.

(5) Dado que los objetivos de la acción pretendida no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden lograrse mejor, debido a la dimensión o a los efectos de la acción propuesta, a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.

(6) El ámbito de aplicación de la presente Directiva abarca únicamente a los trabajadores móviles empleados por una empresa de transporte establecida en un Estado miembro que participan en las actividades móviles de transporte por carretera cubiertas por el Reglamento (CEE) nº 3820/85 o, en su defecto, por el Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR).

(7) Conviene precisar que los trabajadores móviles, distintos de los conductores autónomos, excluidos del ámbito de aplicación de la presente Directiva gozan de la protección básica prevista en la Directiva 93/104/CE. Esta protección básica abarca las normas vigentes en materia de descanso suficiente, de duración máxima media de trabajo semanal y de vacaciones anuales, así como de algunas disposiciones fundamentales aplicables a los trabajadores nocturnos, en particular los reconocimientos médicos.

(8) Como quiera que los conductores autónomos están incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 3820/85, pero excluidos del de la Directiva 93/104/CE, conviene excluirlos provisionalmente del ámbito de aplicación de la presente Directiva, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 2.

(9) Las definiciones de la presente Directiva no deben constituir un precedente para otras normas comunitarias relativas al tiempo de trabajo.

(10) Al objeto de mejorar la seguridad vial, de evitar la distorsión de la competencia y de garantizar la seguridad y la salud de los trabajadores móviles a los que se refiere la presente Directiva, éstos deben conocer con precisión por una parte cuáles son los tiempos dedicados a actividades del transporte por carretera que se consideran tiempo de trabajo y, por otra parte, cuáles están excluidos y se consideran tiempo de pausa, tiempo de descanso o tiempo de disponibilidad. Estos trabajadores deben tener derecho a períodos de descanso mínimos diarios y semanales, así como a pausas adecuadas. Es igualmente necesario instaurar un límite máximo del número de horas de trabajo semanales.

(11) Determinados estudios han demostrado que el organismo humano es especialmente sensible durante la noche a las perturbaciones ambientales, así como a diferentes formas de organización del trabajo especialmente penosas, y que los períodos largos de trabajo nocturno pueden ser perjudiciales para la salud de los trabajadores y pueden poner en peligro su seguridad, así como la seguridad vial en general.

(12) Es necesario por tanto limitar la duración del trabajo nocturno y prever que los conductores profesionales que efectúen trabajos nocturnos reciban una compensación adecuada por su actividad y no estén en desventaja en materia de formación.

(13) Conviene que los empresarios lleven un registro de las superaciones de la duración máxima media de trabajo semanal aplicable a los trabajadores móviles.

(14) Conviene que las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 3820/85 referentes al tiempo de conducción para los transportes internacionales y nacionales de viajeros, distintos de los servicios regulares, puedan continuar aplicándose.

(15) Conviene que la Comisión vigile la aplicación de la presente Directiva y los cambios en este ámbito en los Estados miembros y presente al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones un informe sobre la aplicación de las normas, así como sobre las consecuencias de las disposiciones relativas al trabajo nocturno.

(16) Es necesario establecer que determinadas disposiciones puedan estar sujetas a excepciones aprobadas, según el caso, por los Estados miembros o por los interlocutores sociales; por regla general, en caso de aplicarse una excepción, deben concederse a los trabajadores afectados períodos de descanso compensatorio.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1. Objeto

El objeto de la presente Directiva es establecer prescripciones mínimas relativas a la ordenación del tiempo de trabajo para mejorar la protección de la seguridad y la salud de las personas que realicen actividades móviles de transporte por carretera, así como mejorar la seguridad vial y aproximar en mayor grado las condiciones de competencia.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará a los trabajadores móviles empleados por empresas establecidas en un Estado miembro y que participen en actividades de transporte por carretera incluidas en el Reglamento (CEE) nº 3820/85, o, en su defecto, en el Acuerdo AETR.

Sin perjuicio de las disposiciones del párrafo siguiente, la presente Directiva se aplicará a los conductores autónomos a partir del 23 de marzo de 2009.

A más tardar dos años antes de dicha fecha, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo. Dicho informe analizará los efectos de la exclusión de los conductores autónomos del ámbito de aplicación de la presente Directiva desde el punto de vista de la seguridad vial, las condiciones de competencia, la estructura de la profesión, así como aspectos sociales. Se tendrán en cuenta las circunstancias de cada Estado miembro en lo relativo a la

estructura del sector del transporte y al entorno profesional del transporte por carretera. Sobre la base de este informe, la Comisión presentará una propuesta, con objeto, según convenga, de:

- definir las modalidades para la inclusión de los conductores autónomos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva con respecto a ciertos conductores autónomos que no participan en actividades de transporte por carretera en otros Estados miembros y que están sujetos a obligaciones locales por razones objetivas, como una ubicación periférica, unas distancias interiores considerables o un entorno competitivo concreto, o bien:
- no incluir a los conductores autónomos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.

2. Las disposiciones de la Directiva 93/104/CE se aplicarán a los trabajadores móviles excluidos del ámbito de aplicación de la presente Directiva.

3. En la medida en que la presente Directiva contenga disposiciones más específicas en lo que respecta a los trabajadores móviles que realizan actividades de transporte por carretera, la presente Directiva prevalecerá sobre las disposiciones pertinentes de la Directiva 93/104/CE en aplicación de su artículo 14.

4. La presente Directiva completa las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 3820/85, y, en lo necesario, del acuerdo AETR, que prevalecerán sobre las disposiciones de la presente Directiva.

Artículo 3. *Definiciones*

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

a) «tiempo de trabajo»:

1) en el caso de los trabajadores móviles: todo período comprendido entre el inicio y el final del trabajo, durante el cual el trabajador móvil está en su lugar de trabajo, a disposición del empresario y en el ejercicio de sus funciones y actividades, esto es:

- el tiempo dedicado a todas las actividades de transporte por carretera. Estas actividades incluyen, en particular:

- i) la conducción,
- ii) la carga y la descarga,
- iii) la asistencia a los pasajeros en la subida y bajada del vehículo,
- iv) la limpieza y el mantenimiento técnico,
- v) todas las demás tareas cuyo objeto sea garantizar la seguridad del vehículo, de la carga y de los pasajeros o cumplir las obligaciones legales o reglamentarias directamente vinculadas a una operación de transporte específica que se esté llevando a cabo, incluidos el control de la carga y descarga, los trámites administrativos de policía, aduanas, funcionarios de inmigración, etc.;

- los períodos durante los cuales el trabajador móvil no puede disponer libremente de su tiempo y tiene que permanecer en su lugar de trabajo, dispuesto a realizar su trabajo normal, realizando determinadas tareas relacionadas con el servicio, en particular, los períodos de espera de carga y descarga, cuando no se conoce de antemano su duración previsible, es decir, o bien antes de la partida o antes del inicio efectivo del período de que se trate, o bien en las condiciones generales negociadas entre los interlocutores sociales o definidas por la legislación de los Estados miembros;

2) en el caso de los conductores autónomos: todo período comprendido entre el inicio y el final del trabajo durante el cual el

conductor autónomo está en su lugar de trabajo, a disposición del cliente y ejerciendo sus funciones y actividades, a excepción de las labores generales de tipo administrativo que no están directamente vinculadas a una operación de transporte específica en marcha.

Quedan excluidos del tiempo de trabajo las pausas contempladas en el artículo 5, el tiempo de descanso contemplado en el artículo 6, así como, sin perjuicio de la legislación de los Estados miembros o de los acuerdos negociados entre los interlocutores sociales que establezcan que tales períodos sean compensados o limitados, el tiempo de disponibilidad contemplado en la letra b) del presente artículo.

b) «tiempo de disponibilidad»:

- los períodos distintos de los períodos de pausa o de descanso durante los que el trabajador móvil no está obligado a permanecer en su lugar de trabajo, pero tiene que estar disponible para responder a posibles instrucciones que le ordenen emprender o reanudar la conducción o realizar otros trabajos. En particular, se considera tiempo de disponibilidad los períodos durante los que el trabajador móvil acompaña un vehículo transportado en transbordador o en tren y los períodos de espera en las fronteras o los causados por las prohibiciones de circular.

El trabajador móvil deberá conocer de antemano estos períodos y su previsible duración, es decir, antes de la salida o justo antes del inicio efectivo del período de que se trate o bien en las condiciones generales negociadas entre los interlocutores sociales y/o definidas en la legislación de los Estados miembros;

- para los trabajadores móviles que conducen en equipo, el tiempo transcurrido durante la circulación del vehículo sentado junto al conductor o acostado en una litera;

c) «lugar de trabajo»:

- el lugar donde está ubicado el establecimiento principal de la empresa para la que trabaja la persona que realiza actividades móviles de transporte por carretera, y sus diversos establecimientos secundarios, coincidan o no con su domicilio social o su establecimiento principal,

- el vehículo que utiliza la persona que realiza actividades móviles de transporte por carretera cuando realiza su trabajo, y

- cualquier otro lugar donde se llevan a cabo las actividades relacionadas con la ejecución del transporte;

d) «trabajador móvil», cualquier trabajador que forme parte del personal que se desplace, incluidos las personas en prácticas y los aprendices, que estén al servicio de una empresa que efectúe, por cuenta ajena o propia, servicios de transporte de viajeros o de mercancías por carretera;

e) «conductor autónomo», toda persona cuya actividad profesional principal consista en efectuar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por carretera a cambio de una remuneración en el sentido de la legislación comunitaria y al amparo de una licencia comunitaria o de cualquier otra habilitación profesional para llevar a cabo los servicios de transportes mencionados, que esté habilitada para trabajar por cuenta propia y que no esté relacionada con un empresario mediante un contrato de trabajo o mediante cualquier otro tipo de relación laboral jerárquica, que es libre para organizar las actividades laborales pertinentes, cuyos ingresos dependan directamente de los beneficios realizados y que disponga de la libertad necesaria para mantener relaciones comerciales con varios clientes, ya sea individualmente o en colaboración con otros conductores autónomos.

A los efectos de la presente Directiva, los conductores que no cumplan estos criterios estarán sometidos a los mismos derechos y obligaciones previstos por la presente Directiva para los trabajadores móviles;

f) «persona que realiza actividades móviles de transporte por carretera», todo trabajador móvil o conductor autónomo que realiza dichas actividades;

g) «semana», el período que comienza a las 00:00 horas del lunes y finaliza a las 24:00 horas del domingo;

- h) «período nocturno», todo período de un mínimo de cuatro horas, tal como esté definido en la legislación nacional, entre las 00:00 horas y las 07:00 horas;
- i) «trabajo nocturno», todo trabajo realizado durante el período nocturno.

Artículo 4. Duración máxima del tiempo de trabajo semanal

Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para que:

- a) la duración media del tiempo de trabajo semanal no supere las cuarenta y ocho horas. La duración máxima del tiempo de trabajo semanal podrá llegar hasta sesenta horas si la duración media calculada sobre un período de cuatro meses no excede de cuarenta y ocho horas. Los párrafos cuarto y quinto del apartado 1 del artículo 6 del Reglamento (CEE) nº 3820/85 o, de ser necesario, el párrafo cuarto del apartado 1 del artículo 6 del Acuerdo AETR, prevalecerán sobre las disposiciones de la presente Directiva, siempre y cuando los conductores afectados no superen una duración media de cuarenta y ocho horas por semana calculada sobre un período de cuatro meses;
- b) el tiempo de trabajo por cuenta de más de un empresario sea la suma de las horas trabajadas. El empresario solicitará por escrito al trabajador móvil el cómputo del tiempo de trabajo efectuado para otro empresario. El trabajador móvil facilitará estos datos por escrito.

Artículo 5. Pausas

1. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que, sin perjuicio del nivel de protección previsto por el Reglamento (CEE) nº 3820/85, o, en su defecto, por el Acuerdo AETR, las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera no trabajen, en ningún caso, y sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 2, durante más de seis horas consecutivas sin pausa. El trabajo se interrumpirá con una pausa de treinta minutos como mínimo si el tiempo de trabajo total se halla comprendido entre seis y nueve horas, y con una pausa de cuarenta y cinco minutos como mínimo si el tiempo de trabajo total es de más de nueve horas.

2. Las pausas podrán subdividirse cada una en períodos de una duración de quince minutos como mínimo.

Artículo 6. Tiempo de descanso

A efectos de la presente Directiva, los aprendices y el personal en período de prácticas estarán sujetos, en materia de tiempo de descanso, a las mismas disposiciones que las que gozan los demás trabajadores móviles en aplicación del Reglamento (CEE) nº 3820/85, o, en su defecto, del Acuerdo AETR.

Artículo 7. Trabajo nocturno

1. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que:
 - cuando se efectúe trabajo nocturno, la jornada de trabajo diaria no exceda de diez horas por cada período de veinticuatro horas,
 - la compensación del trabajo nocturno se ajuste a las normativas legales nacionales, a los convenios colectivos, a los acuerdos entre los interlocutores sociales y/o a las prácticas nacionales, a condición de que dicha compensación no pueda poner en peligro la seguridad vial.
2. A más tardar el 23 de marzo de 2007, la Comisión evaluará, en el marco del informe que deberá elaborar en virtud del apartado 2 del artículo 13, las consecuencias de las disposiciones previstas en el apartado 1 del presente artículo. La Comisión acompañará, si procede, dicho informe de las propuestas adecuadas.
3. La Comisión presentará una propuesta de directiva que contenga las disposiciones relativas a la formación de los conductores profesionales, incluidos los que efectúan un trabajo nocturno, y que defina los principios generales de esa formación.

Artículo 8. Excepciones

1. Por razones objetivas o técnicas o por razones relacionadas con la organización del trabajo, podrán establecerse excepciones a lo dispuesto en los artículos 4 y 7 por medio de convenios colectivos, acuerdos entre los interlocutores sociales o, si ello no es posible, por medio de disposiciones legales, reglamentarias o administrativas siempre que se consulte a los representantes de los empresarios y de los trabajadores interesados y se realicen esfuerzos para fomentar todas las formas pertinentes de diálogo social.

2. Cualquier excepción relativa al artículo 4 no podrá tener como consecuencia el establecimiento de un período de referencia superior a seis meses para el cálculo de la media de la duración máxima del tiempo de trabajo semanal de cuarenta y ocho horas.

Artículo 9. Información y registros

Los Estados miembros velarán por que:

- a) los trabajadores móviles sean informados de las disposiciones nacionales pertinentes, del reglamento de régimen interior de su empresa y de los acuerdos celebrados entre interlocutores sociales, en particular de los convenios colectivos y de los posibles acuerdos de empresa, establecidos sobre la base de la presente Directiva, sin perjuicio de la 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 (6);
- b) sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 2, se registre el tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera. Estos registros deberán conservarse como mínimo durante dos años después de que finalice el período contemplado. Los empresarios serán los responsables del registro del tiempo de trabajo de los trabajadores móviles. El empresario estará obligado a facilitar a los trabajadores móviles que así lo soliciten una copia del registro de las horas trabajadas.

Artículo 10. Disposiciones más favorables

La presente Directiva no afectará a la facultad de los Estados miembros de aplicar o introducir disposiciones legales, reglamentarias o administrativas más favorables para la protección de la salud y la seguridad de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera, o de fomentar o permitir la aplicación de convenios colectivos o acuerdos celebrados entre interlocutores sociales que sean más favorables para la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores móviles. La aplicación de la presente Directiva no constituirá una razón válida para reducir el nivel general de protección de los trabajadores mencionados en el apartado 1 del artículo 2.

Artículo 11. Sanciones

Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones para las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Directiva y tomarán todas las medidas necesarias para asegurar que dichas sanciones se apliquen. Las sanciones deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.

Artículo 12. Negociaciones con terceros países

Con vistas a la aplicación a los trabajadores móviles empleados por empresas establecidas en un país tercero de una normativa equivalente a la establecida por la presente Directiva, la Comunidad entablará negociaciones con los terceros países de que se trate desde el momento de la entrada en vigor de la presente Directiva.

Artículo 13. Informe

1. Los Estados miembros presentarán cada dos años un informe a la Comisión, relativo a la aplicación de la presente Directiva, en el que se indicarán los puntos de vista de los interlocutores sociales. La Comisión deberá recibir dicho informe a más tardar el 30 de septiembre siguiente a la fecha en que finalice el período bianual abarcado por el informe. Este período bianual será el mismo que el mencionado en el apartado 2 del artículo 16 del

Reglamento (CEE) nº 3820/85.

2. La Comisión elaborará cada dos años un informe sobre la aplicación de la presente Directiva por parte de los Estados miembros y sobre la evolución en el ámbito en cuestión. La Comisión presentará este informe al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones.

Artículo 14. *Disposiciones finales*

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva a más tardar el 23 de marzo de 2005 o garantizarán que, antes de esa fecha, los interlocutores sociales hayan establecido las medidas necesarias mediante acuerdo, quedando obligados los Estados miembros a tomar las disposiciones que les permitan poder garantizar en cualquier momento los resultados impuestos por la presente Directiva.

Cuando los Estados miembros adopten las disposiciones mencionadas en el párrafo primero, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión los textos de las disposiciones de Derecho interno que ya hayan sido adoptadas o que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

3. Los Estados miembros velarán por que expedidores, transitarios, contratistas principales, subcontratistas y empresas que empleen trabajadores móviles respeten las disposiciones pertinentes de la presente Directiva.

Artículo 15. *Entrada en vigor*

La presente Directiva entrará en vigor el día de su publicación en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas.

Artículo 16. *Destinatarios*

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 11 de marzo de 2002.

Por el Parlamento Europeo
El Presidente
 P. COX
 Por el Consejo
El Presidente
 J. PIQUÉ I CAMPS

(1) DO C 43 de 17.2.1999, p. 4.

(2) DO C 138 de 18.5.1999, p. 33.

(3) Dictamen del Parlamento Europeo de 14 de abril de 1999 (DO C 219 de 30.7.1999, p. 235), confirmado el 6 de mayo de 1999 (DO C 279 de 1.10.1999, p. 270). Posición común del Consejo de 23 de marzo de 2001 (DO C 142 de 15.5.2001, p. 24) y Decisión del Parlamento Europeo de 14 de junio de 2001 (no publicada aún en el Diario Oficial). Decisión del Parlamento Europeo de 5 de febrero de 2002 y Decisión del Consejo de 18 de febrero de 2002.

(4) DO L 370 de 31.12.1985, p. 1.

(5) DO L 307 de 13.12.1993, p. 18; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2000/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 195 de 1.8.2000, p. 41.)

(6) DO L 288 de 18.10.1991, p. 32.