

CONSECUENCIAS ECONOMICAS Y DE LIMITACION DE LA ACTIVIDAD PARA LOS TRANSPORTISTAS AUTONOMOS POR LA FUTURA APLICACIÓN DE LA NORMATIVA EUROPEA SOBRE LIMITACIÓN DEL TIEMPO DE TRABAJO EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA (DIRECTIVA 2002/15).

1. Antecedentes: la exclusión inicial del transportista autónomo de la normativa sobre limitación del tiempo de trabajo.

La Directiva europea 93/104/CE de 23 de Noviembre, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo para las diferentes actividades económicas, que ha sido objeto de sucesivas modificaciones, tuvo por objeto desarrollar la previsión contenida en el art. 118 A del Tratado de la Unión Europea estableciendo disposiciones mínimas para promover la mejora del medio de trabajo con el fin de elevar el nivel de protección de los trabajadores respecto de sus empresarios. Dicha Directiva excluye lógicamente de su ámbito de aplicación a los trabajadores autónomos, en consonancia con lo establecido en el referido art. 118 del Tratado de la UE que señala que tales Directivas evitarán establecer trabas de carácter administrativo, financiero y jurídico que obstaculicen la creación y el desarrollo de las pequeñas y medianas empresas.

Como complemento a dicha Directiva europea, para el sector del transporte por carretera se aprobó con posterioridad la Directiva 2002/15 relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera, en la que en consonancia con la Directiva antes referida regula aspectos fundamentales en la relación laboral entre los trabajadores asalariados de nuestro sector y su empresario, en cuestiones tales como duración máxima media de trabajo semanal, vacaciones anuales así como de algunas disposiciones relativas al trabajo nocturno. Además, y en consonancia con la citada Directiva 93/104 los conductores autónomos quedaban expresamente excluidos de la Directiva 2002/15.

Hay que tener en cuenta que los conductores autónomos, al igual que los asalariados, ya se encuentran sometidos a la misma regulación sobre los tiempos máximos de conducción, otros trabajos y descanso contenida en el Reglamento europeo 561/2006, que establece normas comunes sobre los tiempos de trabajo y períodos de descanso de los conductores, por lo que la seguridad vial queda suficientemente regulada por dicho Reglamento europeo.

En desarrollo de la Directiva europea 2002/15, a nivel español se dicta el Real Decreto 902/2007, de 6 de Julio sobre jornadas especiales de trabajo en el sector del transporte por carretera, modificando parcialmente el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, que como bien se señala en sus disposiciones generales es de aplicación exclusivamente a las relaciones laborales reguladas por la Ley del Estatuto del Trabajador Autónomo, esto es, regula sólo la relación trabajador-empresario no siendo de aplicación en consecuencia a la actividad desarrollada por el transportista autónomo.

En consecuencia, el Real Decreto 902/2007 es de aplicación únicamente para el trabajador asalariado que presta sus servicios en cualesquiera de los subsectores del transporte por carretera (ya sea transporte de mercancías, viajeros o autotaxi).

2. El proyecto de la Comisión Europea planteaba la exclusión definitiva de los transportistas autónomos del ámbito de la Directiva.

El artículo 2 de la citada Directiva, establecía la exclusión de la ampliación de la misma a los conductores autónomos al menos hasta marzo de 2009, añadiendo dicho artículo que a partir de dicha fecha se estudiará el mantenimiento de dicha exclusión en base a un informe que elaborara la Comisión Europea, teniendo en cuenta las circunstancias de cada Estado miembro en lo relativo a la estructura del sector y su entorno profesional y social. La Comisión Europea publicó dicho informe en mayo de 2007 analizando la inclusión o no de los autónomos desde cuatro puntos de vista: la seguridad vial, las condiciones de competencia, la estructura de la profesión y los aspectos sociales y en ninguno de ellos se muestra a favor de la inclusión. Por lo que respecta a la seguridad vial, señalaba que si bien a primera vista la inclusión de los autónomos debería recomendarse para lograr una mayor integración, hay otras medidas encaminadas a mejorar dicha seguridad vial que resuelven el asunto de forma más favorable y se refiere al control de los tiempos de conducción y descanso o la atención sobre aspectos medioambientales. En cuanto a los aspectos sociales, el informe explicaba que bajo el prisma de equilibrio entre trabajo y vida se podía considerar la inclusión, pero consideraba que una limitación de las horas de trabajo llevará aparejada una disminución de salario, por lo que desde el punto de vista de la renta tampoco se muestra a favor.

En base a dicho informe, la Comisión Europea aprobó en Octubre de 2008 una Propuesta de Directiva que modificaba la Directiva 2002/15/CE, en virtud de la cual, conforme a los planteamientos defendidos por FENADISMER, se señalaba que tras “una investigación meticulosa sobre los efectos en la seguridad vial, las condiciones de competencia, la estructura de la profesión y los aspectos sociales” se concluía que “no está justificada decisivamente la inclusión de los transportistas autónomos en la

Directiva”. Asimismo la Propuesta de Directiva constataba que la Directiva actual ha tenido numerosos efectos negativos, entre los que destaca la reducción de la rentabilidad del sector.

En apoyo de la exclusión de los autónomos, la Propuesta de modificación de la Directiva señalaba que “el tiempo de trabajo de los autónomos no debe estar sujeto a restricciones porque de otro modo quedaría limitada su libertad empresarial”, añadiendo a continuación que su inclusión “no se traduciría en una mayor competencia leal, puesto que la reducción del horario laboral y la disminución consiguiente de los ingresos harían que la inmensa mayoría de los conductores autónomos no podría proseguir sus actividades económicas, lo que iría en detrimento del espíritu de empresa y la posición del sector en los países con un alto porcentaje de autónomos”. **Asimismo la Comisión Europea considera que su inclusión crearía una discriminación para los autónomos y pequeñas empresas en beneficio de los grandes flotistas, ya que “las grandes empresas conseguirían ventajas competitivas y se apoderarían de más cuota de mercado, puesto que se adaptan mejor a un horario laboral reducido gracias a la economía de escala, mientras que las pequeñas y medianas empresas saldrían perdiendo”.**

3. **El Parlamento Europeo acuerda la inclusión de los transportistas autónomos como consecuencia de la presión de los sindicatos y las patronales de los grandes flotistas.**

Durante la tramitación en el Parlamento Europeo de la Propuesta de modificación de la Directiva 2002/15 elaborada por la Comisión Europea, la misma ha sido sometida a sucesivas votaciones con resultado dispar por las posturas enfrentadas entre los diferentes Grupos Parlamentarios en el seno de la Comisión de Empleo y Asuntos Sociales del Parlamento Europeo. Así en la votación de 5 de mayo de 2009 fue rechazada la propuesta de la Comisión, que sin embargo fue aceptada en la votación que se produjo el 29 de septiembre de 2009, hubo empate en la Comisión de Transporte el 23 de febrero y volvió a ser rechazada en la votación celebrada el 18 de mayo en la Comisión de Asuntos Sociales del Parlamento Europeo.

Dicha confrontación obligó a plantear una votación definitiva en el Pleno del Parlamento Europeo, ante la cual las diferentes organizaciones empresariales y sindicales se movilizaron para defender sus posiciones ante los europarlamentarios.

Así, el pasado 18 de febrero las organizaciones nacionales de transportistas de mercancías CETM y de viajeros ASINTRA y FENEBUS firmaron un pacto con los sindicatos UGT y CCOO, con el objetivo de actuar ante los partidos políticos españoles con representación en Europa y ante el

Gobierno español para que mostraran un “decidido apoyo a la inclusión” de los transportistas autónomos en la Directiva europea.

Frente a dicha postura, FENADISMER junto con las restantes asociaciones europeas representativas de las pequeñas y medianas empresas transportistas, y que conformamos la organización europea UETR (Unión Europea de Transporte por Carretera), defendimos mediante un informe motivado la exclusión de los transportistas autónomos del ámbito de dicha normativa europea, en base fundamentalmente a los siguientes argumentos:

- La exclusión de los transportista autónomos no afecta a la seguridad en el transporte por carretera, teniendo en cuenta que ya se encuentran sometidos a la reglamentación sobre tiempos de conducción y descanso (tacógrafo) y a que la siniestralidad en vehículos de transporte en Europa es de sólo el 0'9% frente al 51'2% en vehículos particulares.
- Su inclusión ocasionaría importantes daños a la competitividad, agravada por la situación económica actual.
- El control de la aplicación de la normativa a los transportistas autónomos no resulta factible por la imposible distinción entre su actividad laboral y empresarial.

Como resultado de dichas presiones, el Pleno del Parlamento Europeo acordó el pasado 16 de Junio por 368 votos a favor y 301 votos en contra rechazar la propuesta elaborada por la Comisión Europea, con lo que se obliga a los Estados miembros a modificar sus normativas nacionales (en España los Reales Decretos 1561/1995 y 902/2007 antes citado) para establecer la inclusión de los transportistas autónomos.

4. Que regula la normativa sobre limitación de los tiempos de trabajo.

Los citados Reales Decretos, de forma análoga a la Directiva, regulan dos conceptos:

1º) TIEMPO DE TRABAJO.

- **Definición:** se considera todo aquel tiempo en que el conductor se encuentra a disposición del empresario y en el ejercicio de su actividad, realizando las funciones propias de la conducción del vehículo u otros trabajos durante el tiempo de circulación de los mismos, o trabajos auxiliares que se efectúen en relación con el vehículo, sus pasajeros o su carga.

En concreto se aplica a las siguientes actividades:

- La conducción.
 - La carga y descarga.
 - La asistencia a los pasajeros en la subida y bajada del vehículo.
 - La limpieza y el mantenimiento técnico.
 - Todas las demás tareas cuyo objeto sea garantizar la seguridad del vehículo, de la carga y los pasajeros, o de cumplimiento de obligaciones normativas directamente vinculadas a una operación de transporte, tramites administrativos de policía, aduanas e inmigración, etc.
 - Los períodos en los que el conductor no puede disponer libremente de su tiempo y tiene que permanecer en su lugar de trabajo, entre otros, los períodos de espera de carga y descarga cuando no se conozca de antemano su duración previsible.
- Tiempo máximo: no podrá superar las 48 horas semanales de promedio en cómputo cuatrimestral, y en ningún caso exceder de las 60 horas en una semana concreta.

Debe tener en cuenta que el tiempo máximo establecido por el Reglamento europeo sobre tiempos de conducción y descanso establece un tiempo de conducción máximo semanal de promedio de 45 horas (sin que en ningún caso se pueda superar las 56 horas en una semana concreta) por lo que aplicando el límite de tiempo máximo de trabajo solo podrían dedicarse un tiempo máximo de 3 horas semanales, es decir media hora diaria, para desarrollar las restantes actividades (cargar y descargar, limpieza y mantenimiento, etc.)

2º) TIEMPO DE PRESENCIA (DISPONIBILIDAD).

- Definición: Aquel en el que el conductor se encuentra a disposición del empresario sin prestar trabajo efectivo, por razones de espera, expectativas, servicios de guardia, viajes sin servicio, averías, comidas en ruta y otras similares. Se entienden comprendidos, por tanto, los siguientes:
- Todos los períodos distintos de las pausa y de los descansos, durante los que el conductor no lleva a cabo ninguna actividad de conducción u otros trabajos y no está obligado a permanecer en su lugar de trabajo, pero tiene que estar disponible para responder a posibles instrucciones que le ordenen o reanudar la conducción o realizar otros trabajos.
- Los períodos durante los cuales el conductor acompañe a un vehículo transportado en transbordador o tren.

- Los períodos de espera en fronteras o los causados por las prohibiciones de circular, siempre que el conductor los conozca de antemano, ya que en caso contrario se considerará trabajo efectivo.
- Las dos primeras horas de cada período de espera de carga o descarga. La tercera hora y siguientes se considerarán tiempo de trabajo efectivo salvo que se conozca de antemano su duración previsible.
- Los períodos de tiempo en los que el conductor que conduce en equipo permanezca sentado o acostado en una litera durante la circulación del vehículo.
- Tiempo máximo: los tiempos de presencia no podrán exceder en ningún caso de 20 horas semanales de promedio en un período de referencia de un mes.

5. **Consecuencias económicas y de limitación de la actividad para los transportistas autónomos por aplicación de la normativa sobre tiempos de trabajo.**

La aplicación al Derecho español de la Directiva europea 2002/15 sobre limitación de los tiempos de trabajo va a suponer consecuencias económicas muy graves para el sector del transporte por carretera en España, en el que existe una predominancia absoluta de transportistas autónomos y microempresas. Así, conforme a los datos estadísticos elaborados por el Ministerio de Fomento, el 85% de las empresas del sector de transporte por carretera son microempresas y asimismo el 79% de las empresas de transporte por carretera son personas físicas (autónomos), lo que presenta indudables ventajas por su mayor productividad, flexibilidad a las exigencias de sus clientes y mejor cuidado de sus vehículos de transporte, lo que ha permitido que la flota de transporte española se haya situado en tercera posición a nivel europeo, sólo por detrás de Alemania y Polonia, en toneladas transportadas en el transporte internacional por carretera.

Y es precisamente dicha dimensión empresarial, que ha permitido situar al transporte español a la vanguardia europea por su alta competitividad y eficiencia, y que ha contribuido a una mayor penetración de las exportaciones españolas en los mercados europeos, la que puede verse más gravemente afectada como consecuencia de la aplicación de la Directiva sobre limitación de los tiempos de trabajo a los transportistas autónomos españoles, lo que además podría dejarles en una situación de discriminación frente a las grandes empresas, ya que les situaría en peor posición al limitarles el tiempo dedicado a tareas tales como limpieza y mantenimiento del vehículo, trámites administrativos, etc. como así se recoge en la Directiva europea, ya que en el caso de los transportistas autónomos dichas tareas son realizadas exclusivamente por ellos, a

FENADISMER

FEDERACIÓN NACIONAL DE ASOCIACIONES
DE TRANSPORTE DE ESPAÑA

diferencia de las grandes empresas en que estas tareas no son realizadas generalmente por sus conductores asalariados, sino por otro personal especializado, lo que conlleva en la práctica la pérdida de competitividad y limitación de la actividad de los transportistas autónomos.

En este sentido, el Ministerio de Fomento tiene establecido en un estudio socio-económico del sector el porcentaje de tiempo que dedica el transportista autónomo a las diferentes actividades relacionadas con la conducción, con el siguiente resultado:

- Conducción: 65%
- Carga y descarga 13'7%
- Esperas 10%
- Mantenimiento 7'3%
- Otras 3'7%

Ello implica que conforme a los tiempos establecidos por la normativa sobre limitación de los tiempos de trabajo, el transportista autónomo deberá reducir su actividad en los siguientes porcentajes:

- El tiempo de trabajo (conducción, carga y descarga y mantenimiento): deberá ser reducido en un 15'6% frente a la actividad que en la actualidad realiza.
- El tiempo de presencia (disponibilidad, espera y otros): que en la actualidad no tiene establecido limitación alguna y que deberá ser reducido a un máximo de 20 horas semanales.

Por último, cabe indicar que por subsectores del transporte, el transportista autónomo afectado por la futura normativa sobre limitación de los tiempos de trabajo está presente en las diferentes actividades del transporte, de forma primordial en el transporte de mercancías por carretera en vehículo pesado de ámbito nacional (un 44%) de ámbito local o comarcal (un 19'9%) y de transporte ligero (un 9'4%) según se refleja en el estudio antes referido sobre Distribución de autónomos según su actividad principal en el sector del transporte por carretera.

Madrid a 19 de Julio de 2010

COMUNICADO