



FUNDACION  
Francisco Corell

Jornada sobre

# Reglamento 3820/85 Tiempos de conducción y descanso

Con la colaboración de:



Mercedes-Benz

Telefónica  
Movistar

SIEMENS VDO  
AUTOMOTIVE

Bruselas, 10 DE Noviembre 2004



Colabora en la organización el Ministerio de Fomento a través de su Plan de Ayudas contenido en la Orden Ministerial 11-1-01. PLAN PETRA - PLAN PLATA.

## INDICE

Discurso de presentación de la jornada sobre el Reglamento Comunitario 3820/85 "Tiempos de conducción y descanso" Dirigido en Bruselas por el Presidente del Patronato de la Fundación Francisco Corell .....	pag 3
Presentation speech for the conference on The Community Regulation 3820/85 'Driving end rest times' given in Brussels by the President of the Association Francisco Corell Foundation .....	pag 7
Intervención de Mr. Paul Laeremans, Presidente de la IRU: Posición de la IRU acerca de la nueva normativa Comunitaria sobre tiempos de conducción y descanso. ....	pag 9
Speech by Mr. Paul Laeremans, IRU President, on the IRU position in the field of new EU driving and rest time rules. ....	pag 15
Jornada sobre la propuesta de modificación del Reglamento 3820/85 CE. Ponencia sobre la política europea de transporte y la perifericidad. ....	pag 21
Conference on the modification proposal of Regulation 3820/85 CE. european transport policity and periphericity. ....	pag 41
Influencia del Reglamento Comunitario CE 3820/85 en las empresas de transporte por carretera. ....	pag 61
Influence of the Community Regulation CE 3820/85 on road transport companies .....	pag 69
Modificación del Reglamento Comunitario 3820/85, armonización y flexibilidad: la solución posible. ....	pag 77

Modification of the Community Regulation 3820/85,  
harmonisation and flexibility: The possible solution. .... pag 91

Contexto sociológico de la propuesta de modificación del  
Reglamento 3820/85 ..... pag 105

Sociological context of the modification proposal of  
Regulation 3820/85 ..... pag 123

Discurso de clausura de Isabelle Kardacz ..... pag 139

Closing speech by Isabelle Kardacz ..... pag 143

#### COLOQUIO

Alejandro Cercas (Eurodiputado) ..... pag 147

Alejandro Cercas (Member of the European Parliament) ..... pag 150

José Tarragona Montalvo ( empresario de transportes de  
Lleida ) ..... pag 152

José Tarragona Montalvo (businessman of Lleida  
transport) ..... pag 153

António Mousinho ( Vicepresidente de Antram ) ..... pag 154

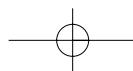
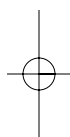
António Mousinho (Vice President of Antram)..... pag 155

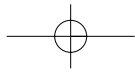
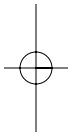
Eric Runia (Delegado de Transfrigoroute Internacional) ..... pag 156

Eric Runia (Representative of Transfrigoroute Internacional) ..... pag 157

FOLLETO INFORMATIVO ..... pag 159

INFORMATIVE PANPHLET ..... pag 173







Mr. Paúl Laeremans, Presidente de la IRU, junto a D. Miguel Ángel Ochoa, Presidente del Patronato de la Fundación Francisco Corell, inauguran la Jornada.

**DISCURSO DE PRESENTACIÓN DE LA JORNADA SOBRE EL  
REGLAMENTO COMUNITARIO 3820/85 "TIEMPOS DE  
CONDUCCIÓN Y DESCANSO" DIRIGIDO EN BRUSELAS POR EL  
PRESIDENTE DEL PATRONATO DE LA FUNDACION  
FRANCISCO CORELL**



Miguel Ángel Ochoa de Chinchetru Sacristán  
*Presidente del Patronato de la Fundación Francisco Corell.*

Estimados Diputados del Parlamento Europeo, representantes de la Comisión, representantes de asociaciones patronales, representantes sindicales, empresarios, señoras y señores:

Conscientes de la trascendencia de la actual discusión en el Parlamento Europeo sobre de la nueva redacción del Reglamento Comunitario, que regulará los tiempos de circulación y descanso de las tripulaciones de vehículos de transporte, en sustitución del actual Reglamento 3820, la Fundación Francisco Corell en colaboración con la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) y la Federación Nacional de Transporte en Autobús (FENEBUS), ha organizado esta jornada ubicándola al lado del institución legislativa de la Unión Europea, y aprovechando las facilidades que al efecto nos ha brindado la biblioteca Solvay.

La trascendencia de las decisiones que en su momento se tomen sobre la nueva redacción del Reglamento 3820, se magnífica si tenemos en cuenta que en estos momentos se está en todos los países de la Unión Europea trasponiendo a las legislaciones nacionales, la nueva "Directiva 2002/15/CE, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera,

publicada en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas el 23 de Marzo de 2002.

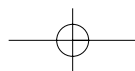
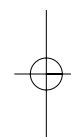
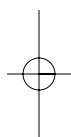
Por la relevancia que no sólo a nivel del empleo en el sector del transporte por carretera, sino también sobre el bienestar de las tripulaciones de empresas de transporte internacional residentes en países periféricos, y las distorsiones que en la competitividad de las empresas, según sea su ubicación geográfica dentro de la Unión puedan producirse, creemos que vale la pena exponer públicamente la opinión al respecto de cualificados representantes, tanto de las empresas de transporte afectadas, como de las asociaciones patronales en las que se agrupan, así como de personas que por su actual o pasada posición tanto en el Parlamento Europeo, como en la Comisión conocen el tema en profundidad.

Asimismo, contaremos con la opinión de técnicos expertos en el tema procedentes del mundo universitario.

A todos ellos y en el nombre del Patronato y de la Fundación Corell, les expreso mi más sincero reconocimiento por el trabajo que van a desarrollar a continuación.

En el debate que seguirá a la exposición de los ponentes, y dada la calidad de la nutrida asistencia que observo desde esta mesa, estoy seguro de que podremos obtener importantes conclusiones y arrojar luz sobre los muchos aspectos oscuros que se han producido en la gestación del nuevo Reglamento 3820, ya que es muy importante recordar que la primera intención, y así se expuso con el Reglamento 3820/85, fue el lograr su "adaptación" al nuevo tacógrafo digital que entrará en funcionamiento a partir de Agosto de 2005, y a la postre ha resultado en una modificación en toda regla del mismo, modificación cuyas consecuencias con seguridad serán analizadas en este foro.

Sería también una pena el que los resultados e ideas que resulten de esta Jornada no tengan en el futuro un aprovechamiento positivo, tanto por parte del Parlamento como de la Comisión, contribuyendo a mejorar y equilibrar un Reglamento que va a regular la actividad principal de cientos de miles de personas de nuestra querida Unión.







La biblioteca Solvay de Bruselas en un momento de la jornada.

**PRESENTATION SPEECH FOR THE CONFERENCE ON THE  
COMMUNITY REGULATION 3820/85 'DRIVING AND REST TIMES'  
GIVEN IN BRUSSELS BY THE PRESIDENT OF THE ASSOCIATION  
FRANCISCO CORELL FOUNDATION**



Miguel Ángel Ochoa de Chinchetru Sacristán  
*President of the Association of the Francisco Corell Foundation*

Dear Members of the European Parliament, Commission representatives, employers' associations representatives, trade union representatives, businessmen, ladies and gentlemen:

Aware of the importance of the debate currently held in the European Parliament regarding the new drafting of the Community Regulation which will regulate the driving time and rest periods circulation and resting times of transport vehicles' crews, substituting the current 3820 Regulation, the Francisco Corell Foundation, in collaboration with (ASTIC) International Road Transport Association and (FENEBUS) National Bus Transport Federation, has organised this conference next to the European Union's legislative body institution, taking advantage of the facilities kindly offered to us by Solvay library for this occasion.

The importance of the decisions that will eventually be taken on the new drafting of Regulation 3820 is magnified when we consider that, at the present time, all European Union countries are replacing their national legislations with the new '2002/15/CE Directive the organisation of the working time of persons performing mobile road transport activities, as published in the Official Journal of European Communities

Given the implications that the new drafting will have, not only in the area of employment within the road transport sector, but on the welfare of international transport companies' crews residing in peripheral countries, as well as on the possible distortions to business competitiveness hinged on a company's geographic location within the Union, we feel it necessary to publicly expose the opinions of qualified representatives of the affected transport companies, those of the employers' associations that join them, as well as those of individuals who, due to their current or past positions in the European Parliament and the Commission, have a deep understanding of the subject matter.

In the same light, we will provide the opinions of field technical experts from the academic world.

To all these people, on behalf of the Corell Association and Foundation, I would like to express my most sincere gratitude for the work that they are about to present.

Given the large level of attendance that I can appreciate from this table, during the debate that will follow the presentations of the speakers I am sure that we will come to important conclusions and shed light on many of the dark aspects produced in the development of the new 3820 Regulation. It is important to remember that the first intention, which was stipulated in the 3820/85 Regulation, was to achieve its 'adaptation' to the new digital tachograph which will come into force as of August 2005. However, it finally ended in a full modification whose consequences will no doubt be analysed in this forum.

It would indeed be a pity if the ideas and conclusions resulting from this Conference were not positively employed in the future both by the European Parliament and the Commission in contributing to improve and balance a Regulation that will regulate the main activity of hundreds of thousands of people of our beloved Union.

**INTERVENCION DE MR. PAUL LAEREMANS, PRESIDENTE DE LA IRU:  
POSICIÓN DE LA IRU ACERCA DE LA NUEVA NORMATIVA  
COMUNITARIA SOBRE TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO**



Mr. Paul Laeremans  
*Presidente de la IRU*

Señoras y Señores:

Es un honor haber sido invitado a esta jornada para ofrecer, ante este importante e influyente foro con la asistencia de miembros del Parlamento Europeo, representantes de Estados Miembros de la Unión Europea, oficiales de la Comisión y otros colegas del Sector, la visión que la IRU tiene acerca de la futura normativa sobre Tiempos de Conducción y Descanso.

Para empezar, quisiera enfatizar que el transporte por carretera es una industria responsable. Consideramos como muchos otros que las leyes son necesarias para asegurar un uso seguro de la carretera, una competencia leal, y unas condiciones adecuadas de trabajo para los conductores. Pero queremos ir más allá de esto: más que otros pedimos que las medidas armonizadas se cumplan y sean efectivas, de cara a que determinadas compañías piratas, que tienen en sus flotas conductores irresponsables, sean retiradas de la carretera.

Pero incluso debemos ver más allá al transporte por carretera de mercancías y viajeros que hace un servicio efectivo y eficaz a empresas y a particulares, cuando éstos lo necesitan. Queremos prestarlo sin tener competencia desleal de otros modos de transporte y sin restricciones tales como que los individuos puedan coger más sus vehículos privados que el uso de autobuses y autocares.

Nosotros mismos hemos hecho propuestas sobre la normativa sobre Tiempos de Conducción y Descanso, que podrían tener en cuenta todos estos distintos aspectos, y hemos añadido propuestas detalladas para su cumplimiento. Hay que reconocer que estas propuestas han tenido una relativa importancia sólo después del acuerdo del Consejo del pasado mes de junio. Este acuerdo llega después de más de dos años de negociaciones, y en esta sala debe haber personas que se alegren del mismo. No es casi nada relevante que sea bueno o malo: el asunto está hecho, pero ¿porqué ahora continúa el debate ?

Nuestra respuesta es la siguiente: Porque esas reglas no son adecuadas desde un ángulo operativo para muchos operadores de transporte y para muchas operaciones. Y lo que es más, ¡ muchas de esas normas no pueden ser puestas en marcha ! Tememos que empresas, conductores e incluso Estados Miembros, cometerán infracciones, ya toleradas respectivamente desde el Reglamento 543/69, norma que precedió al actual Reglamento 3820/85.

¿ Dónde vemos más precisamente la necesidad de cambiar y qué esperamos e instamos a la acción del Parlamento Europeo y de los Estados Miembros ?

Primero: Mientras que los conductores van a ser forzados por la nueva normativa a tomar largos tiempos de descanso lejos de sus hogares, actualmente ellos pueden finalizar su jornada y gastar su tiempo libre con su familia. El límite de conducción en una sola semana y el límite absoluto de seis en periodos de conducción entre dos periodos de descanso semanales, provocarán este principal inconveniente. La Unión Europea esta expandiéndose continuamente a nivel geográfico y, consecuentemente, hay cada vez más viajes que requieren, en ambos sentidos, más de 56 horas de conducción. Bajo las actuales normas, sólo pueden realizarse si los conductores regresan a

casa los fines de semana. ¿ Porqué debería renunciarse a esto ? ¿ Y qué ocurriría con aquellos grupos de turistas que hacen viajes al extranjero en autocar por toda Europa de diez a doce días ? ¿ Porqué forzar a estas personas a permanecer en un lugar durante, al menos, 24 horas ? Los operadores de este lado del Sector estiman una pérdida de mercado entorno a un 20-25% , y que afecta también al empleo. ¿ Puede ser éste el objetivo de la legislación social ?

Respecto a esto, la nueva obligación de comenzar un descanso semanal después de no más de seis jornadas de 24 horas desde el final del periodo de descanso semanal previo, debería ser reconsiderado.

Segundo: Allá donde los mercados se pierdan porque los niveles de servicio caigan de tal forma que los clientes que se encuentran preocupados tomen sus vehículos privados y los comercios estén desabastecidos de alimentos frescos a la hora de su apertura, con ello me estoy refiriendo a unas operaciones diarias que a menudo requieren un número limitado de horas de conducción y de trabajo; pero esas horas deben estar distribuidas durante el día, de tal forma que permanece el periodo ininterrumpido de descanso de 9 horas. Actualmente si el descanso diario total es de al menos 12 horas, bastaría con un periodo ininterrumpido de 8 horas. ¿ Creen Ustedes realmente que un conductor de autocar puede decir tanto a su familia como al conjunto de personal de su empresa o a los turistas que reserven plaza para una excursión diaria con almuerzo, que desafortunadamente no hay tiempo para tomar un postre porque la legislación social les obliga a regresar inmediatamente ? Asimismo, ¿ creen que los operadores de transporte pueden convencer a los dueños de los comercios para que estén disponibles una hora más pronto o más tarde para recibir las mercancías ?

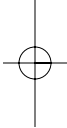
Tercero ( y permítanme informales que en esta numeración no hay ningún orden de prioridad ): Muchas empresas están mucho más

afectadas por unas medidas, y otras más por otras. Aquí estoy hablando por todas ellas. Es necesario actuar cuando una serie de pautas temporales no pueden seguir durando. Mientras que las normas actualmente en vigor permiten a los conductores tomarse consecutivamente hasta tres períodos de descanso semanal reducido, con el acuerdo del Consejo deben tomarse 45 horas de descanso cada segunda semana, mientras que la compensación por tiempos de descanso reducidos deben ser cumplidos. El turismo estival o el transporte para la industria agrícola y afín, son todos ellos ejemplos de mercados que no pueden servirse eficientemente. De nuevo parte de la demanda actual de servicios de transporte desaparecerá, será un abuso la desaparición de determinados artículos de la normativa hoy en vigor, el cumplimiento por parte de las autoridades de un país o región será mucho más permisivo que en otras, y todos aquellos esperados objetivos sociales no serán mejorados. En todos los demás sectores de la economía comunitaria, el mínimo legal para el descanso semanal son 35 horas; si el transporte por carretera debe cumplir 10 horas más cada semana proporcionalmente, deberíamos prestar una mayor atención a las demandas particulares de la industria cuando establezcamos reglas particulares sobre los tiempos de descanso.

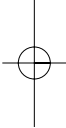
Y hay más. Encontramos que la nueva norma sobre las pausas es difícil de cumplir, y escuchamos que los que cumplen afirman que es muy difícil de controlar. Mucho nos tememos que, en aras de la simplicidad, los conductores no tomarán a menudo más pausas partidas, incluso cuando necesitan una; ¡ Cuatro horas y media al volante sin tomar un café o sin ir al servicio no es una elección universal ! El acuerdo del Consejo es tan diferente en este aspecto de lo que la Comisión y el Parlamento propusieron, cuya opinión esperemos que, en el transcurso de la segunda lectura, ponga las cosas en su sitio.

Finalmente: La nueva reglamentación establece que el operador, el empleador, es el responsable de las infracciones. La carga de la

prueba es del operador. Deberían darse cuenta que, con esta nueva medida, convertirían en la práctica determinadas sentencias en injustas, y nuevamente generaría diferencias entre países a la hora de su cumplimiento práctico. De cara a protegerse ellos mismos, los operadores deben entregar por escrito instrucciones precisas a los conductores; tales procedimientos no serían bien recibidos por los conductores, que perderían su libertad por adaptarse a esas circunstancias. La IRU insta a los órganos legislativos a que apliquen la norma general relativa a que uno es inocente mientras no se demuestre lo contrario.

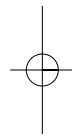
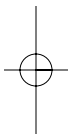


Señoras y Señores: Las normas sobre Tiempos de Conducción y Descanso son un elemento crítico para las empresas de transporte por carretera. Ellas determinan una amplia y extensa ejecución, el atractivo del transporte por carretera y el coste de dicho transporte. Somos un Sector en el cual la competitividad es muy dura y la rentabilidad es proporcionalmente baja. Si ahora hacemos una llamada es porque vemos que inadecuadas normas jurídicas estás emergiendo desde los procesos legislativos comunitarios. Los políticos deberían, comprensiblemente, dar la bienvenida al resultado al que llegue el Consejo, pero les invitamos a que tengan una visión más cerrada de este resultado y a que trabajen con nosotros para generar normas coherentes, viables y ejecutables. Ello se ajustaría al lema de la IRU, “ Trabajar juntos para un futuro mejor “.

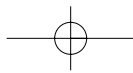


Gracias por su atención.





14



**SPEECH BY MR. PAUL LAEREMANS, IRU PRESIDENT, ON THE IRU POSITION IN THE FIELD OF NEW EU DRIVING AND REST TIME RULES.**



Mr. Paul Laeremans  
*Presidente de la IRU*

Ladies and gentlemen:

I'm honoured by the invitation to set out before such an important and influential group of Members of the European Parliament, representatives of EU member States, Commission officials and indeed colleagues from the road transport community, the views of the international Road Transport Union on future driving and rest time rules.

To start with, I would like to emphasize that road transport is a responsible industry. We as much as others consider that rules necessary for ensuring safe road use fair competition, and adequate working conditions for drivers. We go further than this: we more than others ask for harmonised enforcement and for effective measures to remove the cowboys, irresponsible companies or drivers, from the road.

But also, we must see to road transport being effectively and efficiently at the service of society at large, of the passengers we carry, and of bringing goods where companies and private households need them. We want to do this without having to face unfair competition from other modes of transport and without restrictions such that people take their cars rather than buses and coaches.

We have made ourselves proposals for driving and rest time rules that would take due account of all these different aspects and we added detailed proposal on enforcement. Admittedly, these proposal have become of relative importance only after the agreement in the Council in June. This agreement came after more than two years of negotiation and there must be even in this room people who are only too glad that there is finally something. Good or bad is hardly relevant anymore the deal is made, and why now continue the debate?

Our answer is: because these rules are not adequate from an operational angle for many operators and many operations. More some of these rules cannot be enforced. We fear that companies, drivers and indeed Member States will commit respectively tolerate, infringements as in the time, long ago now, of Regulation 543/69, the one that preceded current Regulation 3820/85.

Where more precisely do we see need for change and do we hope and urge for action by the European Parliament and the Member States?

First: where drivers would be forced by the new rules to take long rests away from home whilst at present they can finish their journey and spend their time off with the family or the girlfriend. A limit on driving periods between two weekly rests will provoke this major inconvenience. The EU is keeps expanding geographically and as a consequence there are more and more trips that require, forward and back, more than 56 driving hours. Under the present rules, they can be made such that drivers are back home in the weekends. Why should this be given up? And what about tourist groups from overseas doing a 10 to 20 day Europe tour by coach? Why forcing these people to stay at one place for at least 24 hours? Operators from this part of the industry estimate a loss of market, with related employment, of 20 to 25 percent.

Can that be the objective of social legislation?

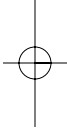
Related to this, the new obligation to commence a weekly rest after no more than 6 times 24 hours since the end of the previous weekly rest should be reconsidered also.

Secondly: where markets will be lost because service levels will go down such that clients concerned will take the private car and shops concerned will not have fresh materials when they open. I'm talking here about one day operations that often require limited number of driving and working hours but these hours are spread over the day in such a way that no uninterrupted period of rest of 9 hours remains. Now if total daily rest is at least 12 hours, an uninterrupted period of 8 hours suffices. Do you really believe that a coach driver can tell a family, the staff of a company on their annual trip together or tourist that booked a day trip with dinner that unfortunately there is no time anymore for the dessert because social legislation obliges him to return immediately? Likewise, do you believe transport operators can convince shop managers that they should be available one hour earlier, or later, for receiving goods?

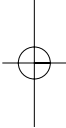
Thirdly: and let me inform you that this is not necessarily an order of priority: some companies are more hurt by one measure and some more by another I'm speaking here on behalf of all, there is need for action when seasonal patterns can no longer be followed. Rules at present allow drivers to take up till three reduced weekly rests consecutively. The Council Agreement has it that a 45 hours rest must be taken. Summer tourism, transport for agriculture and related industries, they are just examples of markets that can no longer be served efficiently. Again, part of present demand for transport services will disappear, derogation articles in the Regulation will be abused, enforcement authorities in one country or region will be more understanding than others, and all of this whilst no "social" objective is achieved in all others

sectors of the European economy the legal minimum weekly rest is 35 hours. If road transport must comply with 10 hours more every week, on average, there should be more attention for the particular needs of the industry when setting detail rules on weekly rest.

There is more. We find the new rule on breaks difficult to apply, and we hear that enforcers find it difficult to check compliance. We fear that for the sake of simplicity drivers will not often take split breaks anymore, even when they need one. 4,5 hours at the wheel without a coffee or a toilet is not everybody's choice. The Council agreement is so different at this point from the Commission proposal and from the Parliament's opinion that we do hope second reading will put things right again.



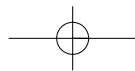
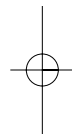
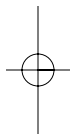
Finally the new rules have it that the operator, the employer, is able for infringement. The burden of proof that he isn't is on the operator. You will realise that his new rule will lead to unjust sentences in practice and to, again, differences between countries in the enforcement practice. In order to protect themselves, operators must give precise instructions to drivers in writing. Such procedures will not be welcomed by the drivers as they lose their freedom to adapt to circumstances. The IRU urges the legislative bodies to apply the general rule, which is that one is innocent as long as guilt has not been proven.

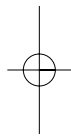
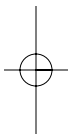


Ladies and gentlemen, driving and rest time rules are critical element for road transport companies. They determine to a large extent performance, the attractiveness of road transport services and the cost of road transport. We are a sector in which competition is very hard and profitability correspondingly low. If we call on you now, it is because we see inadequate rules emerging from EU legislative process. Politicians may, quite understandably, welcome the very fact that the Council finally came to a result. We invite you have a closer look at that result and to

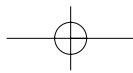
work with us towards having rules that are not first of all political compromises but, rather more, coherent, workable and enforceable. This would conform to the IRU adagio: working together for a better future.

Thanks for your attention





20



**JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACION DEL  
REGLAMENTO 3820/85 CE. PONENCIA SOBRE LA POLITICA  
EUROPEA DE TRANSPORTE Y LA PERIFERICIDAD.**



Rafael Izquierdo  
*Catedrático de Transportes (UPM)*  
*Profesor Jean Monnet*





JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN  
DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

---

- 1.- España y la ampliación de la Unión Europea**
  - 2.- ¿Es la perifericidad un elemento de distorsión de la competencia ?**
  - 3.- España país periférico**
  - 4.- ¿Está contemplada la perifericidad en la Política Común de Transportes?**
  - 5.- Cómo disminuir el grado de perifericidad**
- Anejo: Garantizar la permeabilidad de los Pirineos**



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN  
DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

---

- 1. España y la ampliación de la Unión Europea**



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

---

- **Satisfacción por la ampliación**

- Ampliación del mercado interior
- Coadyuva a los objetivos de Lisboa 2000
- Apertura de nuevos mercados y nuevas relaciones
- España siempre la ha apoyado ⇒ Grupo Van Miert, Twinings

- **Problemas y preocupaciones que plantea**

- Traslado del C.G. geográfico y económico hacia el Este
- Aumento de la perifericidad
- Los planteamientos de la PCT son más bien globales
- Aumentan las trabas impuestas por los países en tránsito



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

---

### 2. ¿ Es la perifericidad un elemento de distorsión de la competencia ?



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

### • Concepto de PERIFERICIDAD

Dificultad de acceder a los centros de actividad económica

- es el concepto contrario al de centralidad o accesibilidad
- ☞ es un concepto más amplio que el territorial (distancia)
- ☞ incorpora el sistema socioeconómico asociado al territorio
  - refleja la capacidad de atracción de los viajes de los centros económicos de destino → oportunidades que ofrece el destino
  - refleja el potencial de desarrollo de los centros origen

☞ incorpora funciones de impedancia → tiempo, distancia, costes



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

### • Indicadores de accesibilidad

$$A_i = \sum_j g(W_j) f(c_{ij})$$

$A_i$  = accesibilidad de la región  $i$  (centralidad)

$g(W_j)$  = función de actividad de las regiones  $j$  (PIB, empleo, etc.)

$f(c_{ij})$  = función de impedancia (tiempos, costes, etc.)

- al ser el transporte un servicio, su flujo depende de la posibilidad de los sectores económicos de acceder a los mercados ( $W_j$ )



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

---

- **Posibilidades que ofrecen los indicadores de accesibilidad**

- comparar el grado de centralidad de las regiones comunitarias respecto de los centros de actividad
- analizar los desequilibrios regionales y el grado de cohesión económica y social a escala nacional, comunitaria, etc.
- analizar la incidencia de la ampliación de la Unión Europea
- estudiar los impactos de las nuevas infraestructuras
- instrumento de política regional
- se ha convertido en el soporte del mercado interior



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

---

- **Estudios y aplicaciones realizados**

- Informe de Keeble (Unión Europea, años 80)
- Estudio IRPUD (Universidad de Dortmund)
- Estudios para el PDI
- Investigación de TRANSyT sobre incidencia del PIT y Pirineos



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

---

- **Efectos negativos de la perifericidad**

- A nivel nacional
  - supone un alejamiento de los mercados centrales europeos
  - supone un freno al desarrollo y a la convergencia real
  - contribuye a aumentar los desequilibrios territoriales
- A nivel de los sectores económicos
  - los hace menos competitivos en costes y tiempos de acceso
- A nivel del Sector Transporte
  - distorsiona las condiciones de competencia
  - la presión de los cargadores sobre los transportistas para poder competir en los mercados traslada sobre éstos los aumentos de costes



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

---

- **Factores que inciden en el aumento de la perifericidad**

- La ampliación de la Unión Europea
  - cuando los nuevos países son, a su vez, periféricos
- La falta de infraestructuras
  - también su estado por su incidencia en tiempos y costes de transporte
- La morfología de los países
  - geografía ⇒ barreras montañosas, penínsulas, etc.
- La dificultad de acceder a los mercados de destino
  - falta de vinculación o relaciones comerciales, etc.
- Las restricciones a la circulación impuestas por la normativa



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

---

- **La normativa de transportes (nacional y comunitaria)**

- ☞ es muy rígida y carece de homogeneización a nivel internacional
- ☞ muchas veces responde a presiones sociales
  - la imagen pública del sector es muy negativa
- ☞ transportista versus cargador ⇒ en detrimento del transportista
- ☞ impone fuertes restricciones que implican incremento de costes y tiempos de recorrido
  - restricciones a la circulación en días festivos
  - limitaciones de velocidad (limitador)
  - fiscalidad del carburante
  - tiempos de conducción y descanso (Directiva Comunitaria)
  - posible tarificación por el uso de la infraestructura (por km recorrido)



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

---

### 3. España país periférico



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

### • La situación de España es muy desventajosa

- por su morfología
  - es una península → sólo tiene un acceso terrestre a la Unión
- la asimetría de sus tráficos y sus características
- la falta de permeabilidad de los Pirineos
  - los enlaces a través de los Pirineos → objetivo prioritario
  - grandes esfuerzos económicos de España para conectar con Francia y falta de voluntad política por parte de Francia
  - la Unión Europea no considera dentro de la RTE-T nuevos accesos por carretera
- actuaciones de los países para limitar el tránsito
  - por motivos económicos → costes por el uso infraestructuras
  - por motivos medioambientales



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMBIOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

### • La estricta aplicación de la normativa sobre circulación introduce grandes discriminaciones a España

- ∩ penaliza a los tráficos de origen periférico
- ∩ mayores distancias geográficas al centro europeo
- ∩ introduce mayores riesgos e incertidumbres ⇒ retrasos
- ∩ supone atravesar más zonas congestionadas y a veces conflictivas
- ∩ mayores costes totales de transporte
- ∩ las malas prácticas de alguna parte del sector
  - problema de los autónomos (Directiva de tiempos de conducción)
- ∩ mayores dificultades de planificar la cadena del transporte
- ∩ la falta de sistemas logísticos de apoyo



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMBIOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

---

- **España está haciendo grandes esfuerzos para contrarrestar los efectos negativos de la perifericidad**
  - mejora de la productividad de las empresas de transporte
  - introducción de nuevas tecnologías e infraestructuras de apoyo
  - grandes esfuerzos económicos para acceder a la RTE-T con carreteras de gran capacidad
  - impulso a la intermodalidad y a la interoperabilidad
- **Los principales problemas con que se encuentra provienen de la normativa comunitaria o de la de otros países**
  - rigidez de aplicación de la normativa comunitaria
  - dificultades al tránsito impuestas por Francia, principalmente



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

---

### 4. ¿Está contemplada la perifericidad en la Política Común de Transporte?



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID





## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

### • La perifericidad ha sido considerada más bien como un problema de accesibilidad

- Preocupación de la Unión Europea por la cohesión y desequilibrios territoriales (años 80 y 90)
  - preocupación por el desarrollo de la RTE-T
  - preocupación por las conexiones a la RTE-T
- La U.E. en el desarrollo de la normativa sobre armonización de las condiciones de competencia no ha tenido en consideración los efectos desfavorables sobre los países periféricos
- No se ha considerado a la perifericidad como elemento de distorsión de la competencia y como barrera al desarrollo de la calidad de los servicios



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

### • La normativa comunitaria con relación a la perifericidad

- No existe legislación específica que contemple la perifericidad de las empresas de transporte
  - no se han tenido en cuenta sus efectos ⇒ distorsiones en las condiciones de competencia
- La normativa está dirigida actualmente a la mejora de calidad de los servicios (Libro Blanco 2001) ⇒ dirigidas a la armonización social
  - reorganización de los tiempos de trabajo
  - armonización de las restricciones a la circulación en fin semana
  - introducción del certificado de conductor
  - limitaciones de velocidad
  - armonización de controles y sanciones
  - normativa fiscal sobre carburantes y uso infraestructuras



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

---

### • Las empresas periféricas de transporte presentan desventajas comparativas en relación con las de los países centrales

–Problemas que plantea el sector

- restricciones a la circulación de vehículos pesados
- imposibilidad de cargar y descargar los lunes ⇨ reduce la semana laboral ⇨; España sólo está integrada en Europa 4 de 7 días (IRU) !
- falta de soluciones alternativas ⇨ corredores alternativos ...
- limitación de velocidad ⇨ introduce riesgos a la seguridad
- falta de medidas que den seguridad al transporte
- falta de áreas de descanso vigiladas
- cualificación de conductores, competencia desleal de los autónomos, etc.



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

---

### 5. Cómo disminuir el grado de perifericidad



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

### • Actuaciones para disminuir las desventajas derivadas de la perifericidad

- Adoptar medidas urgentes para mejorar de los tiempos de viaje
  - revisión de las prohibiciones de circulación en fines de semana
  - creación de condiciones homogéneas entre los E.m.
  - alternativas de tráfico de paso en las áreas congestionadas
- Introducir cambios para mejorar los tiempos de recorrido
  - evitar que el conductor participe en la carga y descarga, reducir los tiempos de espera, etc. → permite aumentar tiempo conducción
  - promover sistema de conducción con 2 conductores
  - favorecer intercambio de conductores entre empresas
  - desarrollar el transporte intermodal internacional



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

- Proponer ayudas comunitarias a aplicar al desarrollo de
  - redes secundarias
  - infraestructuras de apoyo que permitan equiparar la calidad de los servicios españoles de transporte con los de los países centrales ⇒ almacenes de consolidación de cargas, áreas de descanso, zonas logísticas, etc.
  - programas de formación para evolucionar hacia actividades logísticas y la intermodalidad
  - desarrollo de empresas de seguimiento de la carga en tiempo real
- Mejorar las condiciones de tránsito por las áreas urbanas
  - mejorar la seguridad vial
  - evitar la congestión e impacto medioambiental
  - establecer planes de infraestructuras (centros de distribución...)



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

---

- Flexibilizar la normativa comunitaria en materia de armonización social para los países periféricos
  - eliminar o limitar y homogeneizar las restricciones en fin de semana
  - elevar los límites de velocidad (en un 10%)
  - flexibilizar la Directiva de tiempos e incorporar ya a los autónomos
  - una tarificación por uso de infraestructura perjudica a periféricos
- Integración de la red española a la RTE-T y permeabilización de los Pirineos
  - la actual política en materia de RTE-T es insuficiente
  - la falta de voluntad política de Francia



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

---

### Anejo

### Garantizar la permeabilidad de los Pirineos



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

### • La barrera de los Pirineos hace aumentar el grado de perifericidad de España

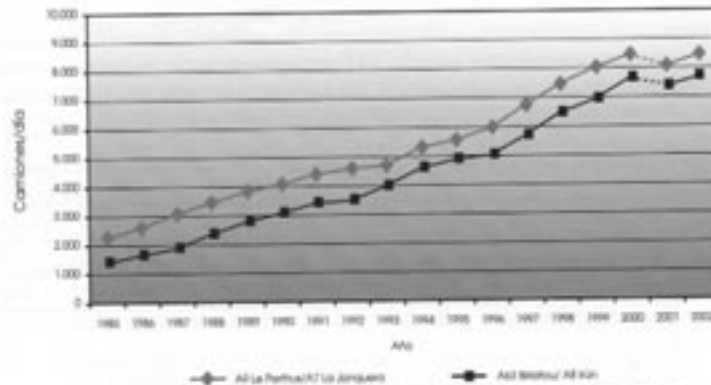
- Existe una falta de permeabilidad de la barrera montañosa
  - sólo existen dos pasos extremos para el transporte internacional
  - constituye un freno para el transporte internacional español
  - constituye un freno para el desarrollo de las 7 regiones pirenaicas
  - encarece el transporte considerablemente
  - da lugar a grandes congestiones en los pasos fronterizos
  - produce efectos medioambientales importantes (emisiones)
- Mejorar la permeabilidad con nuevos pasos debe ser prioridad
  - de hecho lo es a nivel de España y de la UE → no de Francia
  - difícil de alcanzar por la posición francesa



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID

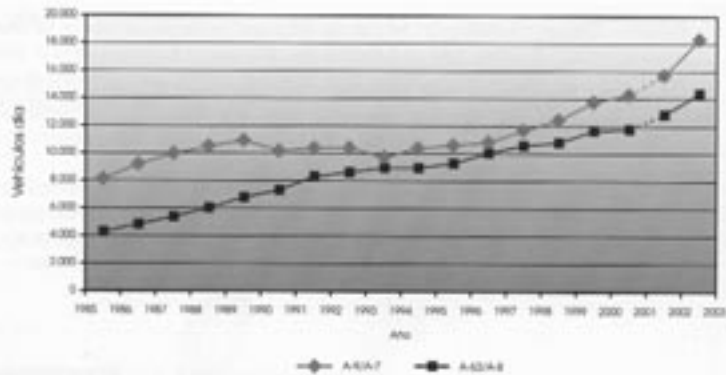


## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE



La discontinuidad que se muestra a partir del año 2000 está motivada por la modificación de la clasificación de los vehículos  
Fuente: AFI, Información estadística

## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE



El brusco incremento que se observa entre los años 2000 y 2001 es debido a un cambio en la clasificación de los vehículos derivado de una modificación del sistema de tarificación de la autopista francesa.  
Fuente: Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer

## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

### • Uno de los objetivos de la política de infraestructuras de España ⇒ Integración en la RTE-T

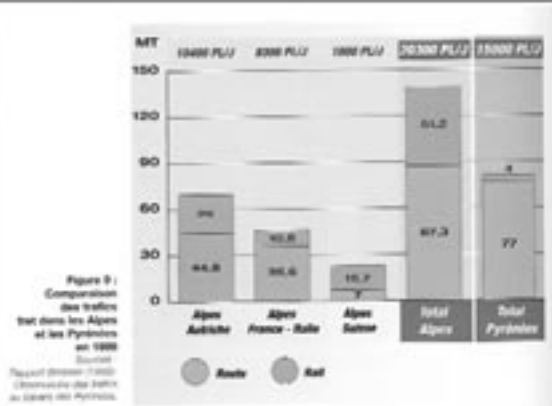
- necesidad de eliminar la "frontera" ⇒ freno a la integración
- es uno de los estrangulamientos naturales de la UE
  - restringe la libertad de circulación
  - frena el desarrollo del mercado interior
  - hace disminuir la competitividad de nuestra actividad económica
  - incrementa los costes del transporte
  - aumenta nuestra perifericidad sobre todo con la entrada de los Peco's
- problemas de absorción de los tráficos actuales y futuros
  - el tráfico por Pirineos es mayor que por los Alpes



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

- Es una de las grandes actuaciones propuestas por el Libro Blanco sobre la política europea de transportes de cara al 2010 (2001)
  - Propone la creación de una travesía ferroviaria central a través de los Pirineos
    - considera inevitable ante el crecimiento del tráfico por carretera
    - el trazado a discreción de los países → gran problema
  - Se pregunta si conviene rehabilitar la línea ferroviaria Zaragoza-Canfranc-Pau
    - mejora la permeabilidad a corto plazo
    - puede considerarse una primera fase del proyecto anterior
  - Considera la posibilidad de una futura conexión vial en los Pirineos



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

### • La actual política comunitaria en materia de RTE-T es Insuficiente

- Los problemas principales derivan de que
  - los Estados miembros tienen las competencias en infraestructuras
  - los E.m. pueden incumplir sus compromisos → es un hecho
- Los proyectos transfronterizos requieren acuerdos previos por parte de los E.m. → gran problema
- Avances en las nuevas Orientaciones recientemente aprobadas
  - la nueva figura del Coordinador de proyecto
  - la introducción del riesgo país
  - la creación de un Fondo Europeo Tte.



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

### • Política que ha seguido España

- Objetivo ⇔ integración de la red de transporte en la RTE-T ⇔ está suponiendo un gran esfuerzo económico
- Aproximación con carreteras de gran capacidad
- Terminación y puesta en servicio del túnel carretero de Somport
- Modernización de la vía ferroviaria (convencional) del tramo Huesca-Carriac de la Alfranca en ancho UIC
- Inicio del estudio informativo del eje carretero Pamplona-Orthez
  - promovido por Navarra (apoyo del gobierno español) y Aquitania (sin apoyo del Gobierno francés)
- Participación activa en las negociaciones con Francia y UE



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID





## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE



## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

### • No existe voluntad política por parte de Francia respecto a la permeabilización de los Pirineos

– Postura francesa sobre las relaciones con España (Seminario en el Parlamento)

- prioridad de las relaciones Este-Oeste y con Italia
- problemas de financiación pública  $\rightarrow$  déficit  $>$  3% PIB
- Francia es país de tránsito  $\rightarrow$  dificultades al transporte español
- razones medioambientales

– Nuevo Plan de Infraestructuras francés

- ignora entnces viarios pirenaicos (Somport-Pau; Roncesvalles)
- no incluye la travesía central de los Pirineos (TCP)
- pospone los plazos de las conexiones de la AV ya establecidos en las propuestas de la UE sobre la RTE-T



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

---

### • Incumplimiento de los acuerdos adquiridos entre Ministros por parte de Francia

- reapertura del ferrocarril Zaragoza-Carriac-Roussillon-Pau
  - última Cumbre franco-española de Carcasone (noviembre 2003)
- nuevo enlace ferroviario central  $\Rightarrow$  prioritario en la RTE-T
  - los dos Gobiernos lo apoyan (Carcasone)
  - Francia no lo incluye en su nuevo Plan de Infraestructuras
- enlace por carretera Zaragoza-Somport-Pau
  - apertura del túnel de Somport (enero 2003)
  - Francia continúa con estudios



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## JORNADA SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85 CE

---

### • No respeto de Francia a los compromisos adquiridos con la Comisión Europea

- modificación (retrasos) de las fechas de puesta en servicio de la red ferroviaria AV de los tramos que enlazan con la red española
  - Dax-Burdeos: 2020
  - Tours-Burdeos: 2015
  - Montpellier-Perpiñán: 2010  $\Rightarrow$  2015
- retrasa la integración de España a la RTE-T de AV
  - prevista para 2010
  - implica grandes pérdidas por posponer los efectos red



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID





Los asistentes a la jornada siguen con atención una de las ponencias.

CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF  
REGULATION 3820/85 CE. EUROPEAN TRANSPORT POLICY AND  
PERIPHERICITY.



Rafael Izquierdo  
*Professor of Transport (UPM)*  
*Professor Jean Monnet*



CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF  
REGULATION 3820/85 CE

---

- 1.- Spain and the expansion of the European Union**
  - 2.- Is periphericity an element of distortion for competition?**
  - 3.- Spain as a peripheral country**
  - 4.- Is periphericity contemplated in the Common Transport Policy?**
  - 5.- How to reduce the level of periphericity**
- Annex: Guarantee the permeability of the Pyrenees**



CENTRO DE INVESTIGACION DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF  
REGULATION 3820/85 CE

---

- 1. Spain and the expansion of the European Union**



CENTRO DE INVESTIGACION DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF REGULATION 3820/85 CE

---

- **Satisfaction with the expansion**
  - Expansion of the internal market
  - Contribution to the objectives of Lisboa 2000
  - Opening of new markets and new relationships
  - Spain has always supported it ⇒ Grupo Van Miert, Twinings
- **Problems and concerns that it raises**
  - Transfer of the geographic and economic G.C. towards the East
  - Increase in periphericity
  - The concepts of the TCP are rather global
  - The obstacles imposed by transit countries increase



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF REGULATION 3820/85 CE

---

### 2. Is periphericity an element of distortion for competition?



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF REGULATION 3820/85 CE

---

### • Concept of PERIPHERICITY

Difficulty in accessing economic activity centres

- It is the opposite concept of centrality or accessibility
- ☞ It is wider than the concept of territory (distance)
- ☞ It incorporates the socio-economic system associated with the term
  - reflects the pulling-power of the destination economic centres  $\rightarrow$  opportunities offered by the destination
  - reflects the development potential of the origin countries



It incorporates impedance functions  $\rightarrow$  time, distance, costs

CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF REGULATION 3820/85 CE

---

### • Indicators of accessibility

$$A_i = \sum_j g(W_j) f(c_{ij})$$

$A_i$  = accessibility of the region i (centrality)

$g(W_j)$  = function of the regions' activity j (GDP, employment, etc.)

$f(c_{ij})$  = function of impedance (schedules, costs, etc.)

- because transport is a service, its flow is dependent on the likelihood of the economic sectors accessing the markets ( $W_j$ )



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF REGULATION 3820/85 CE

---

- **Possibilities offered by accessibility indicators**

- compare the level of centrality of the community regions in relation to the activity centres
- analyse the regional imbalances and the degree of economic and social cohesion on a national, community, etc., scale
- analyse the effects of the European Union's expansion
- study the impacts of the new infrastructures
- instrument of regional policies
- it has become the internal market's support



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF REGULATION 3820/85 CE

---

- **Studies and applications performed**

- Keeble report (European Union, 1990's)
- IRPUD study (Dortmund University)
- Studies for the PDI
- Investigation by TRANSyT on the effects of PIT and the Pyrenees



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID





## CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF REGULATION 3820/85 CE

---

- **Negative effects of periphericity**

- At national level
  - Distances from European central markets
  - Obstructs development and real convergency
  - Contributes to increasing territorial imbalances
- At economic sectors level
  - It makes them less competitive in costs and access shedules
- At Transport Sector level
  - Distorts competition conditions
  - The pressure exercised by shippers on transport workers in order to compete in the markets, transfers cost increases to the latter.



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF REGULATION 3820/85 CE

---

- **Factors that influence the increase in periphericity**

- The expansion of the European Union
  - When the new countries are also peripheral
- The lack of infrastructure
  - also its state, given that this affects transport schedules and costs
- The morphology of the countries
  - geography ⇔ mountainous barriers, peninsulas, etc.
- The difficulty in accessing destination markets
  - lack of links or commercial relationships, etc.
- The circulation restrictions imposed by legislation



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF REGULATION 3820/85 CE

---

- **Transport legislation (national and community)**

- ☞ it is very rigid and lacks standardisation at international level
- ☞ it very often responds to social pressures
  - the sector's public image is very negative
- ☞ transport worker versus shipper → in detriment of the transport worker
- ☞ It imposes strong restrictions that entail increases in costs and route time schedules
  - circulation restrictions on official holidays
  - speed limits (limiter)
  - taxation of fuel
  - driving and rest times (Community Directive)
  - possible tariff for the use of the infrastructure (for every km travelled)



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF REGULATION 3820/85 CE

---

### 3. Spain peripheral country



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF REGULATION 3820/85 CE

---

- **Spain's situation is very disadvantageous**
  - for its morphology
    - it is a peninsula ⇨ it only has one land access to the Union
  - the asymmetry of its traffic and its characteristics
  - the lack of permeability of the Pyrenees
    - the links through the Pyrenees ⇨ priority objective
    - important economic efforts by Spain to link with France and lack of political will on France's side
    - the European Union does not consider new road accesses in the RTE-T
  - actions by countries to limit transit
    - for economic reasons ⇨ cost for the use of infrastructure
    - for environmental reasons



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF REGULATION 3820/85 CE

---

- **The strict application of the circulation legislation introduces significant discriminations for Spain**

- ⊖ it penalises traffic of peripheral origin
- ⊖ greater geographic distances to the European centre
- ⊖ introduces greater risks and uncertainties ⇨ delays
- ⊖ it implies having to cross more congested and, at times, conflictive areas
- ⊖ higher transport total costs
- ⊖ the bad practices of a certain segment of the sector
  - problem of self-employed workers (Directive on driving time)
- ⊖ greater difficulties in planning the transport chain
- ⊖ the lack of logistics support systems



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF  
REGULATION 3820/85 CE

---

- **Spain is making great efforts to counteract the negative effects of periphericity**

- productivity improvement of transport companies
- introduction of new support technologies and infrastructures
- great economic efforts to access the RTE-T with high capacity roads
- impulse to intermodality and interoperability

- **The main problems facing Spain originate from the community legislation or from other countries' legislations**

- rigidity in the application of the community legislation
- transit difficulties mainly imposed by France.



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF  
REGULATION 3820/85 CE

---

**4. Is periphericity contemplated in the  
Common Transport Policy?**



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF  
REGULATION 3820/85 CE

• **Periphericity has been considered in the past as more of an accessibility problem**

- Concern of the European Union over the cohesion and territorial imbalances (1980's and 90's)
  - concern over the development of the RTE-T
  - concern over the connections to the RTE-T
- In the drafting of the legislation on the harmonisation of competition conditions, the E.U. has not considered its unfavourable effects on peripheral countries
- Periphericity has not been considered as an element of distortion for competition nor as a development barrier to the quality of services



CENTRO DE INVESTIGACION DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF  
REGULATION 3820/85 CE

• **Community legislation in relation to periphericity**

- There is no specific legislation that contemplates the periphericity of transport companies
  - its effects have not been taken into account ⇒distortions in competition conditions
- The legislation is currently geared towards improving the quality of services (White Book 2001) ⇒geared towards social harmonisation
  - restructuring working hours
  - harmonisation of restrictions on circulation at weekends
  - introduction of the driver's certificate
  - speed limits
  - harmonisation of tests and sanctions
  - tax legislation on fuel and use of infrastructures



CENTRO DE INVESTIGACION DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF  
REGULATION 3820/85 CE

• **Peripheral transport companies present comparative disadvantages in relation to those of central countries**

–Problems affecting the sector

- circulation restrictions on heavy vehicles
- impossibility of loading and unloading on Mondays ⇒ reduces the working week ⇒ Spain is only integrated in Europe 4 out of 7days (IRU) !
- lack of alternative solutions ⇒ alternative corridors ...
- speed limits ⇒ poses safety risks
- lack of measures that provide security for transport
- lack of supervised rest areas
- qualification of drivers, unfair competition from self-employed drivers, etc.



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF  
REGULATION 3820/85 CE

**5. How to reduce the level of periphericity**



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF REGULATION 3820/85 CE

### • Measures to reduce the disadvantages derived from periphericity

- Adopt urgent measures to improve the length of time of the journeys
  - review of the circulation prohibitions during weekends
  - creation of homogenous conditions amongst member countries
  - through-traffic alternatives in congested areas
- Introduce changes to improve actual route time
  - avoid the driver's participation in loading and unloading, reduce waiting time, etc. → allows an increase in driving time
  - promote the two-driver driving system
  - encourage interchange of drivers between companies
  - develop international intermodal transport



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF REGULATION 3820/85 CE

- Propose community aid to apply to the development of
    - secondary road networks
    - support infrastructures to match the quality of Spanish transport services with those of central countries → load consolidation warehouses, rest areas, logistic areas, etc.
    - training programmes to evolve towards logistic activities and intermodality
    - development of companies that track loads in real-time
- Improve transit conditions in urban areas
- improve road safety
  - avoid congestion and environmental impact
  - establish infrastructure programmes (distribution centres,...)



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF REGULATION 3820/85 CE

---

- Relax the community legislation on the issue of social harmonisation for peripheral countries
  - eliminate or limit and standardise weekend restrictions
  - increase speed limits (by 10%)
  - relax the Directive on times and incorporate self-employed workers now
  - a tariff for using infrastructures is detrimental for peripheral countries
- Integration of the Spanish road network to the RTE-T and permeability of the Pyrenees
  - the current policy on the RTE-T is insufficient
  - the lack of political will by France



CENTRO DE INVESTIGACION DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF REGULATION 3820/85 CE

---

### Annex

### Guarantee permeability of the Pyrenees



CENTRO DE INVESTIGACION DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID





## CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF REGULATION 3820/85 CE

### • The Pyrenees barrier increased Spain's periphericity level

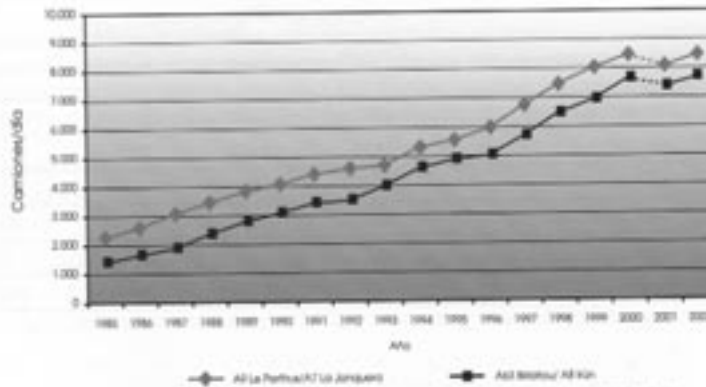
- There is a lack of permeability in the mountainous barrier
  - there are only two extreme crossings for international transport
  - it poses an obstacle for Spanish international transport
  - it poses an obstacle for the development of 7 Pyrenean regions
  - it increases the cost of transport considerably
  - it gives rise to large congestions in the crossing points
  - it produces serious environmental effects (emissions)
- improving permeability with new crossings should be a priority
  - in fact, it is a priority at Spanish and E.U. level  $\Rightarrow$  not for France
  - difficult to achieve in view of France's position



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID

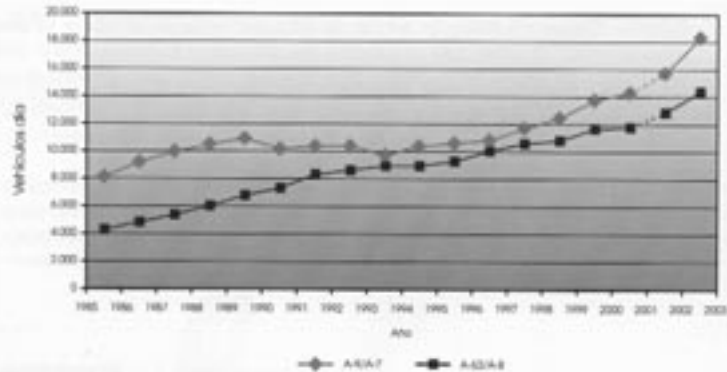


## CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF REGULATION 3820/85 CE



La discontinuidad que se muestra a partir del año 2000 está motivada por la modificación de la clasificación de los vehículos.  
Fuente: A3, información estadística

## CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF REGULATION 3820/85 CE



El bruto incremento que se observa entre los años 2000 y 2001 es debido a un cambio en la clasificación de los vehículos derivado de una modificación del sistema de tarificación de las autopistas francesas.  
Fuente: Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer

## CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF REGULATION 3820/85 CE

- **One of the objectives of Spain's policy on infrastructures**  
⇒ **Integration in the RTE-T**

- need to eliminate the 'frontier' ⇒ prevents integration
- it is one of the natural strangulations of the E.U.
  - restricts freedom of circulation
  - obstructs the development of the internal market
  - lowers the competitiveness of our economic activity
  - increases transport costs
  - increases our periphericity, especially with the introduction of the Peco's
- problems in absorbing current and future traffic
  - level of traffic through the Pyrenees is higher than the Alpes'



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CARMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF  
REGULATION 3820/85 CE

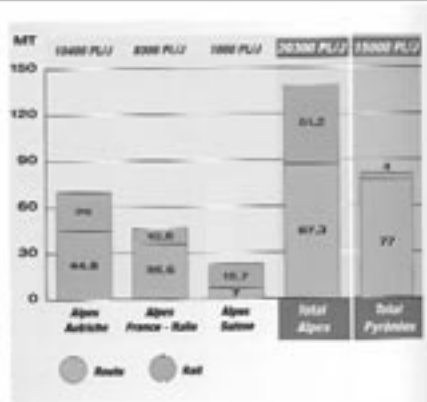


Figure 9  
Composition  
des trafics  
sur dans les Alpes  
et les Pyrénées  
en 1999  
Source:  
Rapport DSRM 11/99  
Commission des Infra-  
structures des Alpes  
et Pyrénées



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF  
REGULATION 3820/85 CE

• It is one of the important measures proposed by the  
White Book on European Transport Policy with a view to  
2010 (2001)

- It proposes the creation of a central railway crossing through the  
Pyrenees
  - it considers this as inevitable, given the increase in road traffic
  - its routing will be decided by the countries ⇔ serious problem
- It questions whether the Zaragoza-Canfranc-Pau railway-line should  
be rehabilitated
  - it improves permeability in the short-term
  - it could be considered as the first phase of the previous project
- It considers the possibility of a future road connection in the  
Pyrenees



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF REGULATION 3820/85 CE

---

### • Current community policy on the RTE-T is insufficient

- The main problems derive from
  - the member states are responsible for infrastructures
  - the member states can fail to comply with their commitments → this is a fact
- Transborder projects require prior agreements between member states → serious problem
- Advances in the new, recently approved, Guidances
  - the new role of the project Coordinator
  - the introduction of country risk
  - the creation of an Tte European Fund.



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF REGULATION 3820/85 CE

---

### • Policy followed by Spain

- Objective → integration of the road network in the RTE-T → it is proving to be an enormous economic effort
- Approximation with large capacity roads
- Completion and putting in service of the Somport road tunnel
- Modernisation of the (conventional) railway-line of the Huesca
  - Canfranc section in UIC width
- Initiation of the informative study on the Pamplona-Orthez road axis
  - promoted by Navarra (support of the Spanish government) and Aquitania (without the support of the French government)



Active participation in negotiations with France and the E.U.

CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF REGULATION 3820/85 CE



## CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF REGULATION 3820/85 CE

### • There is no political will on France's part on the question of Pyrenean permeability

- France's position on relationships with Spain (Seminar in Parliament)
  - priority in East-West relations, and with Italy
  - problems with public funding  $\rightarrow$  deficit > 3% GDP
  - France is a transit country  $\rightarrow$  difficulties for Spanish transport
  - environmental reasons
- New French Infrastructure Programme
  - ignores Pyrenean road links (Somport-Pau; Roncevalles)
  - does not include the Pyrenean central crossing (TCP)
  - postpones the, already established, deadlines of the AV connections in the E.U.'s proposals on the RTE-T



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF REGULATION 3820/85 CE

---

### • French non-compliance with the agreements reached between Ministers

- reopening of the railway Zaragoza-Canfranc-Pau
  - last French-Spanish summit in Carcasone (November 2003)
- new central railway link  $\Rightarrow$  priority in the RTE-T
  - both governments support it (Carcasone)
  - France fails to include it in its new Infrastructures Programme
- road link Zaragoza-Somport-Pau
  - opening of the Somport tunnel (January 2003)
  - France continues with studies



CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



## CONFERENCE ON THE MODIFICATION PROPOSAL OF REGULATION 3820/85 CE

---

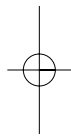
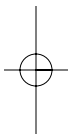
### • France's failure to respect the commitments established with the European Commission

- modification (delays) in the putting in service of the AV railway  
network in the sections that link-up to the Spanish network
  - Dax-Bordeaux: 2020
  - Tours-Bordeaux: 2015
  - Montpellier-Perpignan: 2010  $\Rightarrow$  2015
- delays Spain's integration in the RTE-T of AV
  - scheduled for 2010
  - the postponement of the network effect entails important losses

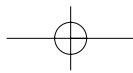


CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE - ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID





60



## INFLUENCIA DEL REGLAMENTO COMUNITARIO CE 3820/85 EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE POR CARRETERA.



Pere Padrosa  
*Presidente ASTIC*

Para saber exactamente de qué estamos hablando cuando nos referimos al Reglamento 3820/85 CE y su influencia en las empresas de transporte por carretera tal y como indica el título de mi ponencia, lo primero que se me ocurre es influencia comparado con qué.

Me gustaría en esta exposición, de una forma muy clara y práctica demostrar cómo puede influir la decisión de modificar una norma tan fundamental para el desarrollo de la actividad de transporte por carretera no solo en su núcleo, sino también en los efectos colaterales, que como veremos son más importantes de lo que a priori creemos.

Para ello nos basaremos en cinco puntos clave sin entrar en detalles demasiado técnicos, que seguro se explicaran mejor en las ponencias que me suceden.

- 1.- Reglamento Comunitario versus legislación nacional de cada país.
- 2.- Exportación de políticas nacionales versus influencia en la Comisión Europea a través del Consejo de Ministros.
- 3.- Influencia de este reglamento sobre la competitividad con otros modos de transporte.



4.- Las empresas de transporte vistas como generadoras de riqueza y su impacto en el P.I.B.

5.- Influencia de la modificación del Reglamento en las empresas de transporte.

### **1.- Reglamento comunitario versus legislación nacional de cada país.**

Si dejamos al margen los aspectos programáticos del tratado de la Unión Europea, la legislación comunitaria se basaría en los principios de COHESION y ARMONIZACIÓN como conceptos integradores de las distintas políticas de los países miembros.

Así pues, la misión del R. 3820/85 CE tiene como tarea básica la de establecer las reglas marco de funcionamiento de un sector industrial generador de muchos miles de puestos de trabajo en el conjunto de la Unión y con un peso importante en el PIB global.

Cierto es que ninguna norma escrita, con el paso del tiempo aguanta el dinamismo de una sociedad de libre mercado como la que tenemos, pero si aceptamos esta cuestión, también debemos aceptar por coherencia, que intentar adaptar no significa encorsetar, restringir, limitar, contingentar, en base a un criterio progresista, sino que se trata de mejorar el desarrollo de esa actividad aportando soluciones mejores para todas las partes implicadas, tanto desde el punto de vista de la defensa de los intereses privados, como los públicos.

Vista esta cuestión tan simple, permítanme señoras y señores que haya pasado la pelota al legislador, por la enorme responsabilidad que tiene al intentar legislar defendiendo el criterio empresarial a priori insaciable por definición, con la defensa del bien común y el desarrollo sostenible. Pero además el legislador comunitario, tiene un tercer

elemento en discordia que es la no lesión de los intereses nacionales de cada país miembro.

Dicho esto, que la mayoría de los que estamos aquí ya sabemos, podemos ver que durante casi veinte años, el Reglamento en cuestión, ha funcionado de forma más o menos correcta, máxime si pensamos que sus defectos en la mayoría de los casos quedan resueltos por la puesta en marcha del tacógrafo digital.

¿Cuál, pues sería el motivo de plantearse una modificación de este reglamento si su funcionamiento ha sido hasta hoy satisfactorio? La reunión de la comisión de inspección y control de transporte, ha manifestado a la Comisión Europea, la imposibilidad física de inspeccionar y velar por el buen cumplimiento de esta norma más allá de un 2%.

Si tenemos en cuenta que a esta reiterada queja de la inspección se le añade la entrada en vigor del tacógrafo digital, nos daremos cuenta que es una oportunidad de oro para mandar a la Comisión para que inicie el estudio de modificación del Reglamento afectado (el 3820) para adaptarlo al tacógrafo digital.

Este es el punto de salida señoras y señores para llegar hasta el día de hoy, en el cual no se ha cumplido el mandato inicial dado a la Comisión, sino que se han ido aportando los distintos intereses particulares de cada país haciendo que el resultado final no tenga nada que ver con la filosofía inicial.

Queda manifiestamente probado que la actual propuesta de modificación del reglamento, lesiona los intereses de los países periféricos (restricciones a la circulación, flexibilidad horaria, jornada semanal etc.), y peor aun si cabe lesiona los intereses de los

trabajadores de este sector, sobre todo de larga distancia si aceptamos que no se está pidiendo ni que trabajen más ni que cedan en sus derechos reconocidos por el estado del bienestar, de gran valor social.

En conclusión a este punto, vemos que los intereses de los países centrales, son los que se han impuesto durante el tiempo de tramitación de este reglamento (35 horas etc.)

## **2.- Exportación de políticas nacionales versus influencia en la Comisión Europea a través del Consejo de Ministros.**

La Unión Europea ha creado un mercado común en el que las políticas proteccionistas de cada Estado, tienen un impacto directo sobre el sector en el que actúan y también con unos efectos colaterales muy importantes. Esto quiere decir que cualquier medida aplicada unilateralmente por un Estado sin haber pactado anteriormente su posible armonización con los demás países puede provocar una pérdida de competitividad en sentido positivo o negativo.

El caso en el que nos encontramos, vemos claramente, que el mayor impulso a este tema fue dado durante la Presidencia Francesa de turno con el Ministro de Transporte Sr. Gaysot, el cual intentó exportar la filosofía de la jornada semanal de 35 horas al transporte tanto de corta como de larga distancia.

El resultado ha sido que durante este tiempo, la pérdida de competitividad, la conflictividad social, y por tanto la destrucción de puestos de trabajo en Francia ha sido tan importante que incluso algunos parlamentarios franceses lo han denunciado en distintos foros.

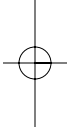
Así pues se ha visto que lejos de haber conseguido exportar el problema a los demás países, lo que se ha hecho es tener que volver a

una situación transitoria para el sector de transporte francés para recuperar competitividad.

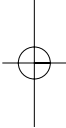
Podríamos hablar en el mismo sentido, no tanto del transporte alemán, como de la Directiva de tiempos de Trabajo, inicialmente propuesta para el colectivo médico y que se ha visto que es de imposible aplicación, teniendo que hacer marcha atrás, cuando ya se han implicado a los demás sectores con el consiguiente malestar social.

En conclusión, exportar un problema, no es garantía de solución, sino algunas veces todo lo contrario.

### **3.- Influencia de este reglamento sobre la competitividad con otros modos de transporte.**



La competitividad es el eje fundamental de la rentabilidad y viabilidad de un sector respecto a su concurrente y sus fundamentos están basados en la lógica de mercado, en el marco legal y en la productividad.



El caso que nos ocupa es el de la pérdida de productividad como consecuencia fundamental de la reforma del marco legal y en contra de la lógica del mercado. Me explicaré:

El mercado exige flexibilidad en el transporte, rapidez y coste. Hoy por hoy, el único modo que alcanza estos tres objetivos, es la carretera. Ésta a su vez tiene en contra, la congestión, la contaminación, la accidentabilidad etc. (sin embargo estos puntos tratados por separados veríamos que tienen mucho menor impacto de lo que creemos).

La modificación del reglamento en el transporte de larga distancia, con los efectos colaterales que representan, la Directiva de tiempos de trabajo y las restricciones a la circulación, causarán una

pérdida de productividad en el transporte por carretera y por tanto pérdida de competitividad con otros modos de transporte no porque los otros modos ganen en competitividad, sino por la pérdida del primero.

La pregunta es: ¿Están los otros modos en condiciones de asumir la cuota de mercado de la carretera? La respuesta es a todas luces NO, y esto supondrá un aumento de costes en general y por tanto pérdida de competitividad en todos los sectores.

Una vez más debo apuntar a que no se está pidiendo trabajar más, sino una mayor flexibilidad en esta reforma en base al actual reglamento sobre todo mientras no se haya comprobado el efecto de la entrada en vigor del tacógrafo digital.

#### **4.- Las empresas de transporte vistas como generadoras de riqueza y su impacto en el P.I.B.**

El sector transporte y en general las empresas que desarrollan la actividad de transportar físicamente las mercancías, como culpables de los males que atribuye al transporte por carretera el libro Blanco y el libro Verde, son grandes generadoras de riqueza a la sociedad, grandes generadoras de empleo, y con una gran aportación al Producto Interior Bruto en el conjunto de la Unión.

Por este motivo deberíamos ser conscientes del enorme impacto que puede tener sobre la economía en general una reforma que puede llevar a una pérdida de productividad calculada en el entorno del 20% de la actual.

Ejemplos tenemos de otros sectores que han tenido que hacer frente de forma unilateral e interna a regresiones en su colectivo social para disminuir la amenaza de la competencia de otros países.

¿No sería lamentable tener que llegar a este punto habiendo tenido ejemplos recientes (Automoción en Francia y Alemania)?

¿Se puede permitir nuestra economía estos devaneos y constantes reajustes?

Las empresas de transporte definitivamente NO. Seamos conscientes que el terreno que hayamos perdido en favor de los demás es muy difícil recuperarlo.

### **5.- Influencia de la modificación del Reglamento en las empresas de transporte.**

En este último punto me gustaría concluir con un mensaje muy claro.

La influencia de la modificación del Reglamento 3820/85 tal y como está planteado, sin tener en cuenta el contexto, no deja de ser una norma con un grave impacto sobre las empresas de transporte sin posibilidad que éstas lo aguanten.

La reforma del presente Reglamento, no puede ser abordada sin tener en cuenta el marco comparado de los distintos países implicados para ver la repercusión real y en qué grado afecta a cada país.

La alusión a la mejora de la seguridad vial para los usuarios de la carretera y los trabajadores del transporte es una falacia que no se sostiene sin saber qué trabajadores quedan sujetos a esta norma (puesto que en no todos los países son los mismos autónomos, tiempo de transición del tacógrafo analógico al digital etc.).

No se puede pretender descongestionar la carretera limitando el tiempo de tránsito de los vehículos actuales con restricciones a la

circulación en cada país rebajando en 2/7 partes de la semana la capacidad de tráfico en las redes transeuropeas.

No se puede argumentar una mejora social para los trabajadores cuando la inflexibilidad propuesta por el Reglamento deja a los conductores aparcados en las áreas de servicio en el peor de los casos hasta tres días a dos horas de camino de su casa ( séptimo día de conducción más restricciones de la circulación del país en concreto).

No puede pretenderse paz social en el conjunto del colectivo de este sector cuando la modificación no tiene en cuenta los distintos marcos de negociación colectiva en los países implicados en la reforma de la norma.

Finalmente decir de forma muy clara que las empresas de transporte pedimos que el actual Reglamento no se toque hasta que se haya hecho un estudio de la puesta en marcha del tacógrafo digital, o que en su defecto se tenga muy en cuenta la flexibilidad horaria para el trabajador desplazado sin que ello suponga trabajar más.

## INFLUENCE OF THE COMMUNITY REGULATION CE 3820/85 ON ROAD TRANSPORT COMPANIES



Pere Padrosa  
*ASTIC President*

In order to be clear on what exactly we are talking about when we refer to Regulation CE 3820/85 and its influence on road transport companies, as the title of my report suggests, the first thing that springs to mind is - influence compared with what?

In this presentation I would like to demonstrate in a very clear and practical manner how the decision to modify a regulation which is fundamental to the development of the activity of road transport, can have an impact, not just on its nucleus, but also on the collateral effects, which as we shall see, are more important than we might think.

To do this, we will concentrate on five key points, without going into very technical details, which will probably be better explained in the following presentations.

1. Community Regulation versus each country's national legislation.
2. Export of national policies versus influence in the European Commission through the Council of Ministers.
3. Influence of this Regulation on competition with other means of transport.
4. Transport companies seen as generators of wealth and their impact on G.D.P.



5. Influence of the Regulation's modification on transport companies.

### **1. Community Regulation versus each country's national legislation**

If we leave aside the programmatic aspects of the European Union Treaty, community legislation would be based on COHESION and HARMONISATION principles as integrating concepts of the different policies of the member countries.

Therefore, the mission of Community Regulation 3820/85 has, as its basic objective, to establish the framework rules for the functioning of an industrial sector which generates many thousands of jobs within the member countries and with an important weight in the global G.D.P.

It is true that, in the course of time, no written law withstands the dynamics of a free market society such as ours, but if we accept this issue, we should also be consistent and accept that to try to adapt does not mean to straightjacket, restrict, limit and condition on the basis of a progressive criterion, but it is rather a question of improving the development of that activity by providing better solutions for all the parties involved, from the point of view of defending both private and public interests.

Having reviewed this simple issue, excuse me ladies and gentlemen, for having passed-the-buck to the legislator, given the enormous responsibility that he has in trying to legislate and defend business criteria which are insatiable by definition, using as a defence the common good and sustainable growth. But besides this, the Community legislator has a third element in discord, which is not to damage the interests of each member country.

Having said this, the majority of those of us here already know and have seen that for nearly twenty years the Regulation in question has

functioned more or less adequately, especially if we bear in mind that, in the majority of cases, its shortcomings are resolved with the introduction of the digital tachograph.

What then could have been the motive for considering the Regulation's modification if, up until now, its functioning has been satisfactory?

The meeting of the transport inspection and control commission has manifested to the European Community the physical impossibility of inspecting and ensuring proper compliance with this law beyond the rate of 2%.

If we take into account that in addition to this repeated complaint by the inspectorate we have the coming into force of the digital tachograph, we will realise that it is a golden opportunity to request the Commission to initiate a study of the modification of the Regulation in question (3820) to adapt it to the digital tachograph.

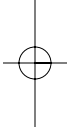
This is the parting point, ladies and gentlemen, that brings us to this day on which the initial mandate given to the Commission has not been complied with, but instead, the particular interests of each country have been gradually incorporated, making the final result totally alien to the initial philosophy.

It remains manifestly demonstrated that the current proposal for the modification of the Regulation is damaging to the interests of peripheral countries (restrictions on circulation, hourly flexibility, weekly working hours, etc.), and worse still, it damages the interests of people employed in this sector, especially those working on long distance routes, if we accept that it is not asking them to work more or to give in to their rights, as recognised by the Welfare State, which are of important social value.

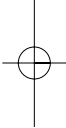
To conclude this point, we can see that the interests of central countries are the ones that have been imposed in the process of drafting the proposal for this Regulation (35 hours, etc.)

## **2. Export of national policies versus influence in the European Commission through the Council of Ministers.**

The European Union has created a common market in which the protectionist policies of each State have a direct impact on the sector in which they operate and also with a number of very important collateral effects. This implies that any measure unilaterally applied by a State without having previously negotiated its possible harmonisation with the rest of the countries could produce a loss in competitiveness in a positive or negative way.



In the situation that we find ourselves, we can see clearly that the greatest impulse to this subject was given during the standing French Presidency with the Transport Minister, Mr. Gayssot, who tried to export the philosophy of the 35 hour working-week to both short and long distance transport.



The result has been that during that time, the loss in competitiveness, social conflict and hence, disappearing jobs in France has been so overwhelming that even a number of French Parliamentary speakers have denounced it on different occasions.

Hence, we have seen that far from managing to export the problem to other countries, what has been achieved is to have to go back to a transitional period for the French transport sector to be able to recuperate its competitiveness. In the same way we could also mention, not so much German transport, but the working time Directive, initially proposed for the medical collective, which has proven impossible to

apply, having to backtrack, when other sectors have already been implicated, causing the consequent social discontent.

To conclude, to export a problem does not guaranty a solution, but rather, on occasions, the exact opposite.

### **3. Influence of this Regulation on competition with other methods of transport**

Competitiveness is the fundamental axis of a sector's profitability and viability in relation to its concurrence, and its foundations are based on the logic of the market, the legal framework and productivity.

The question affecting us is the loss in productivity as a fundamental consequence of the reform of the legal framework and in contradiction with the logic of the market. Let me explain myself:

The market demands flexibility in transport, speed and cost. Today, the only means of reaching these three objectives is by road, which in turn, is faced with congestion, contamination, accident rate, etc. (however, if we analyse these points individually we will see that they have less impact than we may think.)

The modification of the Regulation on long distance transport, with the collateral effects that they pose, the Directive on working time and the circulation restrictions, will cause a loss in productivity in road transport and hence, a loss in competitiveness compared with other means of transport, not because the others will win in competitiveness, but because of the loss to the first.

The question is: Are the other means of transport capable of accepting the market share of road transport? The answer is a plain NO,

and this will produce an increase in costs in general and therefore loss in competitiveness for all the sectors.

I should point out once again that we are not asking to be allowed to work more, but more flexibility in this reform based on the current Regulation, particularly until the effects of the coming into force of the digital tachograph have not been seen.

#### **4. Transport companies seen as generators of wealth and their impact on G.D.P.**

The transport sector and, in general, companies that perform the activity of physically transporting merchandise, as guilty of the evils attributed to road transport by the White book and the Green book, are mayor generators of wealth in society, mayor generators of jobs, as well as making a large contribution to the Gross Domestic Product of the Union as a whole.

Therefore, we should be aware of the enormous impact on the economy in general that a reform that can lead to a productivity loss, estimated at approximately 20% of current productivity, can have.

We already have examples of other sectors that have had to unilaterally and internally face recessions in their social collective to reduce the threat of competition from other countries.

Would it not be regrettable to have to reach this point having already experienced recent examples (automation in France and Germany)? Can our economy afford these frivolities and constant readjustments? Transport companies definitely CANNOT. We should be conscious of the fact that any ground lost to others becomes very difficult to recuperate.

## 5. Influence of the Regulation's modification on transport companies

I would like to conclude this last point with a very clear message.

The impact of the modification of Regulation 3820/85 as is conceived, without taking the context into account, is nevertheless a norm with a detrimental impact on transport companies, which they have no possibility of withstanding.

The present Regulation's reform cannot be addressed without taking into account the framework of the different countries implicated in order to see the real repercussions and to what extent these affect each country.

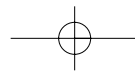
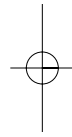
The reference to road safety improvements for users of the roads and workers of the transport sector is a fallacy that cannot be maintained without knowing which workers are subjected to this law (given that it applies to different self-employed workers in different countries, transition time between the analogical tachograph and the digital one, etc.)

One cannot intend to decongest the roads by limiting the transit time of current vehicles with restrictions to circulation in each country by lowering by 2/7 parts of the week the traffic capacity of trans-European networks.

One cannot argue a social improvement for workers when the proposed inflexibility by the Regulation leaves the drivers parked in service areas, in the worst scenario, up to three days, two hours away from home (seventh day of driving plus the restrictions on circulation of the specific country.)

One cannot consider social peace for this sector's collective when the modification does not take into account the different collective negotiation frameworks in the countries implicated in the norm's reform.

Finally, I would like to state very clearly that transport companies demand that the current Regulation is not touched until a study is carried out on the coming into force of the Digital Tachograph or, failing that, that hourly flexibility for the worker on the road, without implying having to work more, should be seriously taken into account.



## MODIFICACION DEL REGLAMENTO COMUNITARIO 3820/85, ARMONIZACIÓN Y FLEXIBILIDAD: LA SOLUCIÓN POSIBLE.



Pedro Conejero Gandía

*Consejero Delegado Tte. Caudete S.A.*

### 1. INTRODUCCIÓN.

El transporte por carretera es un sector peculiar por sus condiciones de trabajo y está sometido, desde hace mucho tiempo, a estrictas reglamentaciones en materia de tiempos de conducción y descanso de los conductores.

Las empresas estamos muy interesadas en asegurar unas condiciones de trabajo adecuadas y modernas para nuestros empleados, en salud y seguridad de los trabajadores, empleos atractivos y seguridad vial. Gracias a la cooperación con los fabricantes y carroceros, y en cumplimiento de las normas técnicas internacionales comunitarias y nacionales, nuestras empresas, preocupadas por preservar la salud y la seguridad de sus conductores, disponen de vehículos cada vez más seguros y confortablemente equipados que mejoran sustancialmente la ergonomía de los asientos del conductor, suspensiones, literas, insonorización. El parque español de vehículos de transporte internacional está muy bien provisto y cuenta con las mejores opciones técnicas y de confort, es moderno y por lo tanto ofrece seguridad y confortabilidad que redundan en una mejor calidad de vida para los conductores profesionales.

Los empresarios del transporte por carretera queremos continuar con la modernización de las condiciones de trabajo establecidas en el



sector y mantenerlas en la voluntad de ofrecer a los trabajadores móviles un nivel de protección que, en los ámbitos de la salud y la seguridad, acaten las reglas europeas generales sobre la ordenación del tiempo de trabajo y cumplan las reglas sobre los tiempos de conducción y descanso.

El transporte por carretera, del mismo modo que cualquier otra actividad precisa de una legislación común en un mercado interior. No me cabe la menor duda y coincido con la Comisión Europea en la necesidad de armonizar, mejorar la seguridad vial, perfeccionar los niveles de competencia leal y proteger y garantizar la seguridad y la salud de los trabajadores móviles, sin embargo, tengo dudas más que razonables de que estos objetivos puedan alcanzarse con la recién aprobada Directiva 2002/15/CEE, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera.

La modificación del Reglamento comunitario 3820/85 en pleno proceso de discusión no hace, en mi opinión, sino incrementar nuestras inquietudes. Es esencial referirse a conceptos como semana flexible, tiempo de conducción y tiempo de descanso que atiendan a las diferencias entre larga y corta distancia y estudiar la distorsión que sobre la competencia va a ejercer ser un país central o periférico, qué beneficio hacemos a los trabajadores obligándoles a permanecer más tiempo del imprescindible lejos de su familia y fuera de su domicilio y cómo afecta a la organización y a la economía de las empresas la rigidez de normas tan alejadas de nuestra realidad económica y social actual.

Ser capaz de conjugar la consecución de un fin con los medios que debemos utilizar para conseguirlo precisa voluntad, esfuerzo y amplitud de miras. Debería ser esencial consultar, a priori, a todas las

organizaciones representativas que constituyen el sector y aunque simplifico al razonar mi posición sólo desde la doble perspectiva social y jurídica, lo hago por considerar que básicamente son los dos ámbitos que inicialmente pretenden mejorar los legisladores y que con mayor nitidez permiten apreciar la contradicción que se produce, entre los objetivos que dicen perseguir las leyes y los resultados que con toda seguridad cosecharán.

Mi interés es objetivar el efecto que, las normas que se están legislando en la Unión Europea para el transporte por carretera, van a tener en el sector y ofrecer una aportación profesional y positiva para conseguir normas eficaces, lógicas y útiles que regulen y armonicen el transporte por carretera en la Unión Europea sin perjudicar gravemente determinadas actividades, empresas o países, por su situación geográfica, social o económica. Armonizar no puede significar encorsetar, limitar y restringir. Debe ser posible legislar respetando determinadas peculiaridades porque lo contrario contribuirá a eliminar una parte muy importante del sector y generar importantes desequilibrios regionales.

## **2. RAZONES SOCIALES.**

La vocación de las empresas, de permanencia en el sector y la búsqueda de la excelencia para el transporte por carretera, ha animado a las empresas a constituir, desde ASTIC y FENEBUS, un gabinete técnico para asuntos sociales comunitarios porque consideramos que es imprescindible conciliar legislación y realidad social; de lo contrario, se construirá un escenario legislativo teórico e imposible de llevar a la práctica o de conseguir su cumplimiento en un grado razonablemente elevado.

Vengo rechazando, desde el inicio, la modificación del Reglamento comunitario 3820/85 porque estaba mal concebida y es

perjudicial para el funcionamiento de la economía, especialmente para países periféricos como España. Las empresas de transporte de mercancías y viajeros que llevamos respetando los tiempos de conducción y descanso, contemplados en el Reglamento comunitario 3820/85, desde la fecha de su aprobación en 1985, nos resulta difícil ver una coherencia y justificación en las verdaderas razones que han empujado a la Comisión Europea a lanzar la propuesta de Modificación de dicho Reglamento.

En mi opinión, la normativa social establecida en el Reglamento comunitario 3820/85 sobre tiempos de conducción y descanso no requiere ningún tipo de modificación sino estrictamente un obligado y real cumplimiento. Entiendo que medidas como la introducción del tacógrafo digital que permitirá la revisión de los tiempos de conducción y descanso sobre 28 días y armonización de controles y sanciones, van a proporcionar las herramientas necesarias para la obtención de un control y aplicación eficaz del mismo, que es lo único que realmente, en este sentido, el sector y los agentes sociales demandamos.

La aplicación de una normativa susceptible de suprimir los tiempos de descanso fraccionados, posibilidades de interrupciones en las pausas, compensaciones y acortamientos en los descansos semanales de los conductores, obligará a muchas empresas de transporte a la contratación de conductores en otros países de centro Europa. Esta medida laboral comportará, además de un aumento importante e injustificado de los costes para las empresas, una deslocalización de los respectivos mercados nacionales que debilitará profundamente el tejido social y empresarial de los estados más afectados.

La Comisión no debe ignorar la repercusión social y los costes que una modificación de este tipo puede producir en la economía de la

Unión Europea; incluso parece encubrir una defensa soterrada hacia el transporte por ferrocarril que actualmente, y por lo que al transporte de mercancías se refiere, sólo representa el 8% del mercado aunque las instituciones comunitarias se muestran decididas a potenciar este modo de transporte para que su cuota alcance el 15%, tal y como contempla el Libro Blanco de la Comisión Europea sobre la política europea de transporte de cara al año 2010. No sería justo que llegue a conseguir este objetivo a través de reformas sociales tan perjudiciales para el transporte por carretera como las que se pretenden.

La Comisión parece obviar también la importancia que el transporte de viajeros y mercancías por carretera, capaz de llegar a cualquier punto de la geografía europea, representa actualmente en la economía de la Unión Europea y cómo una Propuesta de este tipo significará, para las empresas interesadas en seguir prestando sus servicios internacionales en igualdad de condiciones de eficiencia y competitividad, una subida en sus costes de alrededor de 60 céntimos de Euro por kilómetro.

## **2.1. Seguridad Vial y tacógrafo.**

Entre los argumentos defendidos por la Comisión Europea ocupa un lugar destacado la defensa de la seguridad vial. Sobre este punto, debo señalar que, de los 329 conductores profesionales fallecidos en accidente laboral en el año 2001 que señalan tanto la Dirección General de Tráfico como el Ministerio de Fomento español y los propios sindicatos, el 58 % (191) corresponden a conductores de furgonetas y camiones de menos de 3.5 toneladas y sólo el 42% (138) a vehículos pesados, es decir de conductores que se encuentran actualmente sometidos al Reglamento comunitario 3820/85.

En la Unión Europea se producen 40.000 muertos por accidente cada año, de los que un 5% son conductores profesionales y

más de la mitad de estos no están sujetos ni al Reglamento 3820/85, ni a la Directiva 2002/15/CEE porque son conductores autónomos de furgonetas y de vehículos de menos de 3500 Kg. Según la Asociación Europea de la Carretera, apenas el dos por mil de las muertes en carretera se producen por exceso en los tiempos de conducción.

Me parece preocupante que también en la modificación del Reglamento comunitario 3820/85 aparezca la seguridad vial y su mejora como argumento casi principal y no se demuestre de manera objetiva las ventajas que la aplicación de ésta propuesta legislativa, desplegaría sobre la misma. La seguridad vial es un problema serio e importante y animo a los legisladores a que no la utilicen como argumento político para justificar una nueva normativa sin comprobaciones que garanticen una mejora de la misma.

## **2.2. Flexibilidad con control.**

Vuelvo a insistir en la necesidad de introducir el concepto de semana flexible porque entiendo que, especialmente para el transporte de viajeros y mercancías de larga distancia, el criterio de las 144 horas semanales aumenta para las empresas y los trabajadores del sector el margen de maniobra a la hora de organizar los tráficos y el trabajo de los conductores, quienes inician su actividad después de realizar su descanso semanal y la casuística nos demuestra que rara vez, y sobre todo cuando se trata de un conductor que proviene de un país periférico como es España, su descanso semanal puede hacerse coincidir con el final de la semana civil. Por tanto, a través de la incorporación del concepto de semana flexible se conseguiría conjugar legislación con la realidad del sector.

La incorporación de la semana flexible no proporciona un aumento de las horas de trabajo, ya que la aplicación conjunta de la

normativa sobre tiempos de conducción y descanso que finalmente se apruebe, junto con la Directiva 2002/15/CEE, impondrá una duración media de 48 horas semanales pudiendo llegar hasta una duración máxima de 60 horas, siempre y cuando la duración media en un periodo de cuatro meses no exceda de 48 horas. En estas horas de trabajo deberá computarse la conducción acompañada de otras actividades tal y como estipula la Directiva 2002/15/CEE: carga y descarga, tiempos de espera de carga y descarga, asistencia a viajeros en la subida y bajada, limpieza, etc.

### 3. ACUERDO Y PARTICIPACIÓN.

En mi opinión, la solución debe llegar por la vía del acuerdo y a través de la participación de todo el sector del transporte por carretera. Solo desde la conciliación de los distintos intereses se conseguirán unas normas que produzcan beneficios al sector y legislen con la máxima justicia, sin olvidar los intereses de unos países ni imponer los de otros y preservando los derechos de los empresarios y trabajadores que necesitan contar con leyes flexibles que les permitan adecuar las normas a las diferentes realidades existentes en el marco Europeo.

Mis propuestas nacen del convencimiento de que deben existir leyes que armonicen y que sean cumplidas íntegramente por todos para que tanto el campo de juego, como las normas, impidan hacer trampas. Pero ese convencimiento me lleva a un segundo razonamiento y es que una legislación a espaldas de quienes la deben cumplir hace muy difícil su observancia. Por ello insisto en la conveniencia de revisar y razonar los conceptos de semana flexible, descanso diario normal con 8 horas de descanso nocturno y 4 que el conductor pueda acomodar a sus necesidades, descanso semanal y fraccionamiento de las pausas

intercaladas en el periodo de conducción, en relación con el transporte por carretera de larga distancia y con la situación de un país como central o periférico.

El transporte de mercancías y viajeros de larga distancia lo realizan personas, asalariados o autónomos que deben regirse por idénticas normas para no distorsionar la competencia y porque la coexistencia de ambas figuras de conductores profesionales cohesionan el tejido social. Los legisladores pueden observar y analizar las similitudes entre nuestro sector y otros sectores, y preguntarse si no sería más razonable que las normas del transporte por carretera de larga distancia miren hacia la legislación de aplicación al trabajo en el mar y a las similitudes entre, corta distancia – bajura y larga distancia – altura. La estacionalidad de algunas mercancías y la mayor movilidad de viajeros en determinadas épocas del año, hace necesario también, estudiar la adecuación de las normas del transporte por carretera a estas vicisitudes con el fin de adecuar las leyes a la realidad social sobre la que pretenden legislar.

Los empresarios, deseamos participar y poner a disposición de los legisladores nuestro conocimiento profesional del sector para colaborar en la mejora de las normas que afectan al transporte por carretera con el objetivo de armonizar, pero observando las diferencias geográficas, regionales y de estacionalidad que permitan ser eficientes y competir en igualdad de condiciones a las empresas cualquiera que sea su ubicación geográfica.

Por su interés y concreción, les facilito ejemplos y casos prácticos,- la casuística-, a fin de ilustrar las razones y los argumentos que he expuesto.

**a).- Periféricos.**

Teniendo en cuenta que el transporte internacional europeo se concentra fundamentalmente en el eje comercial Ruhr, Benelux, París, Londres, los transportistas periféricos que estamos más alejados de estos centros neurálgicos, necesitamos dos días o dos períodos más para salir y volver a casa que los situados en países centrales. Deberían permitirnos volver a casa y no obligarnos a parar a unas horas o a un día de nuestro domicilio. La crispación, nervios y ansiedad que se nos produce por la parada forzosa del 7º día a los periféricos de retorno a casa, sí son elementos de fatiga y peligro. Debería admitirse una tolerancia de dos días más en un total de 8 períodos sobre 14 para, respetando los límites horarios de conducción y descanso, poder regresar a casa. A mí me parece de una lógica tan aplastante que a los enemigos de esta medida se les debería aplicar en sus vidas y profesiones esta limitación e imposición de regresar a casa para que se dieran cuenta de la injusticia que pueden llegar a cometer.

Máxime, cuando la próxima implantación del tacógrafo digital va a permitir la revisión de los tiempos de conducción y descanso sobre 28 días y la armonización de controles y sanciones proporcionarán las herramientas necesarias para la obtención de un control eficaz.

**b).- Descanso ininterrumpido.**

Los descansos diarios de 11 horas ininterrumpidas se pueden entender para los conductores de corta distancia que vuelven todos los días a casa o a su punto de partida o residencia y disponen con gusto de su tiempo, pueden estar con su familia, dormir, ver a sus amigos, etc. Pero para conductores que realizamos largas distancias, desplazados, aislados de nuestro entorno, de nuestro país y alejados de nuestra familia, obligarnos a estar parados 11 horas ininterrumpidas, tres veces



por semana, ( o lo que no es menos, 3+9 h), es un auténtico disparate y atenta a nuestra libertad, no lo es menos. Aparcamientos escasamente seguros, más o menos provistos de duchas, servicios, cafeterías abiertas o cerradas, calor, intemperie, frío, niebla, lluvia, hielo, etc. En estas condiciones lo que realmente deseas es tener la libertad de, a partir de un descanso suficiente de 9 horas ininterrumpidas, poder fraccionar el resto, hasta las 12 horas como mejor venga, en función del tráfico, la climatología o el lugar óptimo de parada para comer.

**c).- Semana fija.**

Se puede entender la semana fija, en los autobuses urbanos, en el reparto de mercancías y en la corta distancia en general, porque inician la semana con regularidad y repetición, se inicia el lunes y finaliza el viernes o el sábado; pero para el transporte de larga distancia y máxime en países periféricos, la semana se inicia cuando termina su período de descanso semanal y no coincide casi nunca o muy pocas veces con la semana fija del calendario. Esto es evidente y no aceptarlo es dar la espalda a la realidad. En el transporte por carretera de larga distancia, la semana debe ser flexible.

**d).- Descanso semanal.**

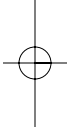
Las 45 horas de descanso semanal pueden ser comprensibles en un conductor de semana fija, que vuelve todos los días a casa y de corta distancia, no así para el alejado, aislado o de larga distancia, se debe comprender que su vuelta a casa es fundamental y hacerlas en cómputo de tres semanas siguientes en casa sobre los descansos reducidos semanales, como contempla en la actualidad el Reglamento 3820/85, es justo y razonable. Probablemente, los abusos o malas prácticas actuales de algunos, desaparecerán con la puesta en funcionamiento del tacógrafo digital y su control sobre períodos de 28 días.

### e.- La estacionalidad. 1

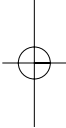
Navidades de 2002.- (Un ejemplo evidente que he vivido). Todos los transportistas de la zona mediterránea y Sur de España, así como la zona gallega que en estos días hemos salido a Europa para llevar los productos de recolección y temporada que son los que les permiten vivir y tanto gusta a los consumidores europeos tener en sus mesas, bien fresquitos, recién cogidos del árbol o recién pescados: frutas, cítricos, hortalizas, mariscos, etc. Este tipo de actividad en transporte internacional o de largo recorrido es idéntico al de la pesca de alta mar, (altura) cuyos barcos van a buscar los caladeros cuando están o cuando pueden y no cuando les quisiera programar alguna norma o ley de la Comisión o de otros estamentos comunitarios y, obviamente, las ganas legítimas de volver a casa de estos profesionales se pueden atender, lograr o combinar, retornando la mayoría de los camiones de vacío para estar por lo menos el día 24, Nochebuena, en casa. Muchísimos camiones han descargado sábado y domingo días 21 y 22 de Diciembre y se han venido sin carga para poder estar-los más alejados o periféricos- martes, 24 de Diciembre, en casa por la tarde. Por obra, arte y gracia de prohibiciones injustas, el domingo de vacío, aún vísperas de Navidad, de regreso a casa, no se puede circular y han estado parados todo el 22 (domingo) durante el día para autorizarles, sólo a partir de las diez de la noche con el peligro que supone la nocturnidad para conducir. Y por unas horas, no pudieron llegar a casa en Nochebuena. Con ello les hemos regalado a estos profesionales el correspondiente, enfado y angustia por un abuso injusto al aplicar las normas de circulación establecidas por los mismos que tanta fuerza han hecho con la Directiva 2002/15/CEE. y la Modificación del Reglamento 3820/85.

## e).- La estacionalidad. 2

Deberían tener en cuenta que España tiene unas zonas de exportación y transporte eminentemente agrícolas y pesqueras que se circunscriben a determinados períodos de tiempo. Sería conveniente estudiar la posibilidad de durante algunos meses y coincidiendo con las campañas de recolección, transporte y comercialización de esos productos, excepcionalmente se pudieran realizar descansos reducidos una o dos veces al mes de 24 horas en lugar de 36 horas en casa o en el domicilio de la empresa, con la aceptación del conductor, y poder compensarlos en las tres semanas siguientes como si se hicieran fuera del domicilio del conductor o de la empresa.



En ciertas épocas, como en invierno, un conductor que llega a casa un domingo a las 11 horas y que no podría iniciar su actividad hasta el lunes a las 20 horas, de cara a la noche y con los riesgos añadidos de nocturnidad, fríos, hielos, nieblas, estaría más seguro pudiendo salir una o dos veces en el mes tras 24 horas de descanso, en plena recolección, antes de las 36 horas mínimas preceptivas, es decir las 11 horas o las 14 horas de cara al día y pudiendo incluso con ello conseguir volver de nuevo en los seis períodos siguientes de conducción. Esto no distorsiona ni reduce sus derechos, más bien al contrario, puesto que en las tres semanas siguientes compensaría las horas que faltan. Esta excepción sólo se establecería para ubicados en zonas agrícolas o de pesca que dependen tanto de intemperies, recolecciones o estacionalidad de sus productos y fijando con precisión las épocas del año y las zonas geográficas.



## EN DEFINITIVA:

Para concluir, creo que se debería diferenciar:

- Conductor de corta distancia y conductor de larga distancia como ocurre con la pesca
- Para el conductor de corta distancia, (una noche por semana fuera de casa), este reglamento y su modificación es aceptable y no presenta ninguna distorsión.
- Ahora bien para el conductor de larga distancia, en función de su alejamiento de su familia y zona de residencia, debería introducirse flexibilidad.

### 1. Semana Flexible.

2. En los periodos de descansos diarios ininterrumpidos, en lugar de tres veces por semana 3+9 h., la posibilidad de añadir una fracción más, 2+1+9 h. o bien 1,30'+1,30'+9 h.

### 3. Descansos compensatorios en las tres semanas siguientes

4. Dos periodos más de conducción, 8 en lugar de 6, para facilitar el regreso a casa. (Esto permitiría que con el control de las 90 h. Bisemanales, los conductores pudieran realizar su descanso en su domicilio, en su ambiente, con su familia y no en la carretera.

Lo que solicitamos es de estricta justicia para los conductores que alejados y desplazados tienen que sufrir todo tipo de imprevistos, vicisitudes e imponderables. Así lo bendice la propia legislación francesa y también los Convenios de la Pesca. ¿Porqué, entonces, no reconocer lo mismo para los profesionales desplazados en la carretera? Reitero que con el tacógrafo digital todos estos periodos se verán fácilmente en las correspondientes tarjetas de los conductores en ruta.



La Biblioteca Solvay de Bruselas, espléndido marco en el que se desarrolló la Jornada.

# MODIFICATION OF THE COMMUNITY REGULATION 3820/85, HARMONISATION AND FLEXIBILITY: THE POSSIBLE SOLUTION.



Pedro Conejero Gandía  
*Delegated Advisor Tte. Caudete S.A.*

## 1. INTRODUCTION

Road transport is a peculiar sector for its working conditions and, since a long time ago, it is subjected to strict regulations that govern the driving and rest times of the drivers.

As far as companies are concerned, we are very interested in guaranteeing adequate and modern working conditions for our employees, in terms of health and safety for the workers, attractive jobs and road safety. Thanks to the cooperation of manufacturers and body-builders and, in compliance with international community and national technical norms, our companies, concerned for safeguarding the health and safety of our drivers, make use of increasingly safer and more comfortable vehicles, which substantially improve the ergonomics of the driver's seat, suspensions, bunk-beds and soundproofing. Spain's fleet of international transport vehicles is very well equipped and enjoys the best technical and comfort options, is modern and therefore offers security and comfort, providing a better quality of life to its drivers.

In the road transport sector, businesspeople want to continue modernising and maintaining the working conditions established in the sector in order to offer mobile workers the level of protection that, in the areas of health and safety, comply with the general European rules on structuring work-time as well as driving and resting times.

As in any other activity, road transport requires a legislation common to an internal market. I have no doubts and I agree with the European Commission on the need to harmonise, improve road safety, improve the levels of fair competition and protect and guarantee the health and safety of mobile workers, however, I have, more than reasonable, doubts that these objectives can be achieved with the recently approved 2002/15/CEE Directive on structuring working time of people who perform road transport mobile activities.

The modification of the community Regulation 3820/85, currently in the process of debate, in my opinion, only serves to increase our concerns. It is essential to refer to concepts such as flexible week, driving time and rest time when these take into account the differences between long and short distance, and to study the competition distortion entailed from being a central or a peripheral\_ country - what benefits are we providing workers by forcing them to remain away from their homes and families longer than is absolutely necessary and how does the rigidity of the norms, so far removed from our current economic and social reality, affect companies' organisation and economy?

Being capable of conjugating the attainment of a goal using the means that we must employ to achieve it requires will, effort and broadmindedness. It should be necessary to previously consult all the representative organisations that make up the sector and, although I simplify in reasoning my position from the dual social and judicial perspective, I do so because I consider these as the basic areas that legislators initially intend to improve and which allow to appreciate, with greatest clarity, the contradiction produced between the objectives that the laws claim to want to tackle and the results which, no doubt, they will produce.

My aim is to objectify the effect that the norms that are being legislated in the European Union for road transport are going to have on the sector and to offer professional and positive input to be able to achieve efficient, logical and useful norms to regulate and harmonise road transport within the European Union without seriously damaging specific activities, companies or countries because of their geographic, social or economic situation. Harmonising cannot mean straight-jacketing, limiting and restricting. It should be possible to legislate respecting specific peculiarities because the opposite will contribute towards eliminating an important part of the sector and produce serious regional imbalances.

In this sense, the report on the White Book 'European Transport Policy with a view to 2010: the hour of truth' (approved by the European Parliament on the 12th of February) calls for a transport policy that responds to a territorial equilibrium policy and to the strengthening of the peripheral link to the Union's centre.

## **2. SOCIAL REASONS**

The vocation of permanent companies in the sector and the search for excellence in road transport has encouraged companies to constitute a technical board, from ASTIC and FENEBUS, for social community issues because we believe that reconciling legislation and social reality is vitally necessary; otherwise a legislative scenario, which will be theoretical, impossible to put into practice or to achieve its compliance to a reasonably elevated degree, will be built.

I have rejected from the beginning the modification of the community Regulation 3820/85 because it was badly conceived and it is detrimental to the functioning of the economy, especially for peripheral countries such as Spain. Merchandise and passenger transport



companies which have been respecting driving and resting times, as contemplated in the community Regulation 3820/85, ever since its approval in 1985, find it difficult to detect coherence and justification in the real reasons which have pushed the European Union to launch the modification proposal of said Regulation.

In my opinion, the social norm established by community Regulation 3820/85 on driving and resting times does not require any type of modification but rather its strict and compulsory compliance. I understand that measures such as the introduction of the digital tachograph, which will enable the checking of driving and resting times over 28 days, and the harmonisation of tests and sanctions will provide the necessary tools to achieve the control and application of the regulation, which is the only thing that, in this sense, the sector and interest groups are calling for.

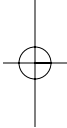
The application of a norm capable of eliminating fractioned resting times, possibilities of interrupting breaks, compensation and shortening the drivers' weekly rests, will force many transport companies to contract drivers from central European countries. This labour measure will entail, in addition to a significant and unjustified increase in costs for the companies, a globalisation of the respective national markets which will seriously weaken the social and business fabric of those States most affected.

The Commission should not ignore the social repercussion and the costs that a modification such as this one can have on the European Union's economy; it even seems to conceal a hidden protection of railway transport which currently, in terms of merchandise transport, only represents 8% of the market although community institutions seem determined to promote this means of transport so that its quota reaches 15%, as contemplated in the European Commission's White Book on

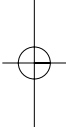
European transport policy with a view to 2010. It would not be fair that it should reach this objective through social reforms as detrimental for road transport as these are.

The Commission seems to also ignore the importance that passenger and merchandise road transport, which is capable of reaching any point in the European geography, currently represents to the European Union's economy and how a Proposal such as this will imply for companies interested in continuing to offer their international services under equal efficiency and competitiveness conditions, an increase in costs in the range of 60 Euro cents per kilometre.

## 2.1. Road Safety and Tachograph



Amongst the points defended by the European Commission, road safety occupies a prominent position. On this point I should add that out of the 329 professional drivers killed in work accidents in the year 2001, as indicated by the Traffic General Directorate, the Spain's Development Ministry and the trade unions themselves, 58% (191) correspond to van and lorries under 3.5 tons drivers, and only 42% (138) are heavy vehicles, i.e. drivers who are currently subjected to community Regulation 3820/85.



Within the European Union there are 40.000 accident deaths per year, of which 5% are professional drivers and over half of these are not subjected to either Regulation 3820/85 or Directive 2002/15/CEE because these are self-employed van and vehicles under 3500 kg. drivers. According to European Road Association, barely 2 per thousand of road deaths are produced due to excess driving time.

I think it is worrying that in the modification of the community Regulation 3820/85, road safety and its improvement appear as

practically the principal arguments however, the advantages that the application of this legislative proposal would have on these issues are not demonstrated in an objective manner.

Road safety is a serious and important problem and I encourage legislators not to use it as a political argument to justify a new norm without verifications that can guaranty its improvement.

## **2.2. Flexibility backed by control**

I insist once again in the need to introduce the concept of flexible week because I understand that, especially for passenger and merchandise long-distance transport, the criterion of the 144 weekly hours increases, for companies and workers of the sector, the room to maneuver when organising routes and jobs for drivers who initiate their activity after the weekly rest and experience has proven that his weekly rest, particularly when concerning a driver from a peripheral country like Spain, will rarely coincide with the end of the calendar week. Therefore, through the incorporation of the concept of flexible week we would manage to conjugate legislation with the reality of the sector.

The incorporation of the flexible week does not mean an increase in working hours, given that the application of the legislation on driving and resting times that will be finally approved, together with Directive 2002/15/CEE, will impose an average duration of 48 hours per week, possibly reaching a maximum duration of 60 hours, provided that the average duration, within a period of four months, does not exceed 48 hours. To these working hours, driving as well as other activities, as stipulated by Directive 2002/15/CEE: loading and unloading, waiting times for loading and unloading, assistance to passengers in getting on and off, cleaning, etc., should be added.

### 3. AGREEMENT AND PARTICIPATION

In my opinion, the solution should be reached through agreements with the participation of the entire road transport sector. Only through the conciliation of the different interests can we obtain norms that will provide benefits to the sector and that will legislate with maximum justice without forgetting the interests of particular countries or imposing others' interests and preserving the rights of businesspeople and workers who need to be backed by flexible laws that will enable them to adjust the norms to the different realities of the European framework.

My proposals stem from the conviction that there should be laws to harmonise and that these should be integrally complied with by everyone so that both the playing field and the norms will prevent cheating. But this conviction leads me to another argument, a legislation which turns its back to those who must comply with it, makes its compliance very difficult. Therefore, I insist on the need to review and reason the concepts of the flexible week, normal daily rest with 8 hours of night rest and 4 that the driver can accommodate to his needs, weekly rest and fractioning of the pauses interspersed during driving time, in relation to long distance road transport and to the country's location in terms of central or peripheral country.

Long distance passenger as well as merchandise transport is performed by people, salaried or self-employed, who must adhere to identical norms in order not to distort competition and because coexistence of both types of professional drivers make up the social fabric. Legislators can observe and analyse the similarities between our sector and other sectors and ask themselves if it would not be more reasonable that long distance road transport norms look towards legislation applicable to working at sea and to the similarities between,

short distance – inshore and long distance – offshore. The seasonality of some merchandise and the increased mobility of passengers during certain times of the year also make it necessary to study the adaptation of road transport norms to these vicissitudes with an aim to adapting the laws to the social reality that they try to legislate.

Businesspeople wish to participate and put at the disposal of legislators their professional knowledge of the sector in order to collaborate in improving the norms affecting road transport with an aim to harmonising, but observing the geographical, regional and seasonality differences that enable companies to be efficient and capable of competing under equal conditions, regardless of their geographical location.

For your interest and substantiation I provide below examples and practical cases, - the casuistry-, in order to illustrate the reasons and arguments that I have put forward.

#### **a).- Peripheral**

Bearing in mind that European international transport is fundamentally concentrated in the commercial axis of Ruhr, the Benelux, Paris and London, the peripheral drivers who are further away from these nerve centres need two more days or periods to leave and return home compared to those located in central countries. We should be allowed to return home and not be forced to stop at a few hours or a days' distance away from our homes. The irritation, nerves and anxiety that the obligatory 7th day stop produces to peripheral drivers returning home do indeed constitute elements of fatigue and danger. A tolerance margin of two additional days in a total of 8 periods over 14 should be allowed, respecting the driving and rest time limits, to be able to return home.

I feel that the logic behind this measure is so obvious that its enemies should have this limitation and imposition of returning home applied on their lives and professions in order for them to realise the injustice that they may be about to produce.

Even more so, when the approaching coming into force of the digital tachograph is going to enable the revision of driving and resting time over 28 days and the harmonisation of controls and sanctions will provide the necessary tools for achieving efficient control.

**b).- Uninterrupted rest**

The 11 hour uninterrupted daily rests can be understood for short distance drivers, who return home, parting point or residency every day and dispose of their time as they wish because they can spend it with their families, friends, sleeping, etc. But for those of us drivers who do long distances, removed, isolated from our environment, our country, far from our families, to force us to stop for 11 uninterrupted hours three times a week (or what is more, 3 + 9h), is incredible and it attacks our freedom, which is no less serious. Hardly safe parking areas which rarely have showers, bathrooms, open or closed cafeterias, inclement weather, heat, cold, fog, rain, ice, etc. Under these conditions what one really wishes is to have the freedom to, after a sufficient rest of 9 uninterrupted hours, be able to fraction the rest, up to the 12 hours however one sees fit, in relation to traffic, weather or the best place to stop and eat.

**c).- The fixed week**

The fixed week can be understood for urban buses, for merchandise delivery and for short distances in general because they initiate the week with regularity and repetition – it begins on Mondays and ends on Fridays or Saturdays – but for long distance transport and

especially in peripheral countries, the week begins when the period of weekly rest ends and this hardly ever or on few occasions coincides with the fixed calendar week. This is obvious and not accepting it is to turn one's back on reality. The week must be flexible for long distance road transport.

**d).- Weekly rest**

The 45 hour weekly rest can be understood for a fixed week driver who returns home every day or for the short distance driver, but not so for the distant, isolated or long distance one. It must be understood that his return home is fundamental and to make them up during the following three weeks at home over the weekly reduced rests, as currently contemplated in Regulation 3820/85, is reasonable and fair. It is probable that current abuses or bad practices by some will disappear with the coming into force of the digital tachograph and its control on periods of 28 days.

**e).- Seasonality. 1**

Christmas 2002. – (A typical example experienced by myself) It affects all transport workers of the Mediterranean and Southern Spanish areas, as well as the area of Galicia, who have left for Europe round about now to transport harvest and seasonal products that improve the quality of life of European consumers and which they love to have on their tables, nice and fresh, recently picked from the trees or recently caught: citrus and other fruits, vegetables, sea food, etc. This type of international transport or long distance activity is identical to deep sea fishing (off-shore), whose ships go out in search of fisheries, when these are present or when conditions allow them to so, not when a norm, a Commission, or another community legislative body law, would seek to programme it. The legitimate wish of these professionals to return home

can be catered to, achieved or combined, so that the majority of these empty vehicles can return to at least be home on the 24th, Christmas Eve. Many of these trucks were unloaded on Saturday and Sunday, 21st and 22nd of December and they were returning empty in order to be home by the afternoon – the ones furthest away or peripheral – of Tuesday, 24th of December. Through the deed, art and grace of unfair prohibitions, on the Sunday of unloading, a few days before Christmas Day, they could not circulate and they were immobilised all day Sunday (22nd) to be finally authorised to move on as of 10 o'clock at night, with the danger involved in night driving. They were therefore unable to be home on Christmas Eve by only a few hours. With this abusive and unjust measure we have provided these professionals the consequent irritation and anxiety by applying the circulation norms established by those who have defended Directive 2002715/CEE and the modification of Regulation 3820/85 with so much force.

**e).- Seasonality. 2**

It should be taken into account that Spain has a number of export and transport areas that are eminently agricultural and fishery, confined to specific seasonal periods. It would be convenient to study the possibility of allowing - during a few months coinciding with the gathering, transport and commercialisation campaigns of these products, and on an exceptional basis - reduced rests, once of twice per month, of 24 hours instead of 36 hours at home or in the company's location, with the driver's consent, and to be able to compensate them during the following three weeks as if these were done away from the driver's or the company's address.

During certain periods, such as in winter, a driver who arrives home on a Sunday at 11:00 hours and who would not be able to initiate his activity until Monday at 20:00 hours with night approaching and the risks



involved in night driving, cold, ice, fog, etc., would be safer being able to go out, during harvesting, once or twice per month after 24 hours of rest, before the minimum mandatory 36 hours, i.e. at 11:00 hours or 14:00 hours, even being able to return once again in the following six periods of driving. This does not distort or reduce his rights, on the contrary, given that in the following three weeks he would compensate the missing hours. This exception would only be established for those located in agricultural or fishing areas, who are so vulnerable to weather conditions and dependent on the gathering or seasonality of the products, fixing with specific precision the periods of the year and the geographic areas.

**TO SUMMARISE:**

I think the following should be differentiated:

- Short distance and long distance driver, as in fishing.
- For the short distance driver (one night away from home) this Regulation and its modification are acceptable and do not present any form of distortion.
- Now, for the long distance driver flexibility should be introduced in relation to the distance from his family and home address.

**1. Flexible week**

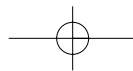
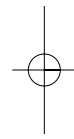
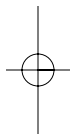
**2.** In the periods of uninterrupted daily rest, instead of three times a week 3+9 h., the possibility of adding one more fraction, 2+1+9h or 1,30'+1,30'+9 h.

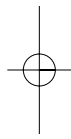
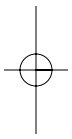
**3.** Compensatory rests during the following three weeks.

**4.** Two more driving periods, 8 instead of 6, to enable returning home. (This would allow that, with the control of the fortnightly 90 h., drivers

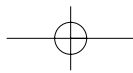
could rest at home, in their environment, with their families and not on the road.)

What we are requesting is justice for drivers who, far away and away from home, have to suffer all types of contingencies, vicissitudes and imponderables. This is how French legislation as well as the Fishing Conventions justified it. Why then is the same not recognised for those far away on the road? I reiterate that with the digital tachograph all these periods will be perfectly verifiable in the corresponding drivers' cards.





104



## CONTEXTO SOCIOLÓGICO DE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 3820/85



Juan de Dios Izquierdo  
*Experto en transporte por carretera*

La reforma del Reglamento 3820/85 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera tiene tres almas:

- mejora de la seguridad vial
- condiciones del conductor profesional a la hora de realizar su trabajo
- búsqueda reglamentaria de condiciones armonizadas de competitividad entre empresas en el Espacio Único Europeo del Transporte y mercados adyacentes que inciden en él.

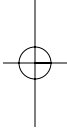
### **1ª La mejora de la seguridad**

La primera de esas almas del Reglamento, la seguridad, concita un consenso abrumador, afortunadamente. El legislador persigue un objetivo social de primer grado y representa correctamente a los ciudadanos al atacar con fuerza la plaga de los accidentes de carretera desde todos los frentes, comenzando por el transporte profesional y el factor humano.

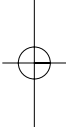
Empresarios del sector y sindicatos representativos de los trabajadores se suman a esta llamada contra la inseguridad por todas las razones que esgrime el legislador y por otras complementarias y contundentes: son las personas y los bienes que ellos representan los que "viven" en la carretera, ejercen su profesión en ella y sufren sus altos niveles de accidentalidad, directamente, no por estadísticas virtuales.

Todo orden, civismo, claridad normativa y autoexigencia redundan, inequívocamente, en su beneficio, en la fluidez de la vía y en la salvaguarda de sus intereses más próximos, tanto personales como materiales.

Estas afirmaciones serían mera retórica si no estuvieran avaladas por estadísticas concluyentes que muestran el menor grado de accidentalidad proporcional generado por los conductores profesionales en relación con el universo conductores y, en mayor medida, con el subsector conductores no profesionales. Esta situación no contradice el hecho de que en España la mortalidad por accidentes en el sector del transporte supera con creces a la construcción la pesca y la minería, según muestran los resúmenes de elaboración propia, confeccionados por los sindicatos, partiendo de datos asimétricos institucionales.



A pesar de ello, dada la potencia de accidentalidad que los conductores profesionales portan "en sus manos", es precisa una regulación progresiva que minimice los riesgos del transporte profesional de mercancías y viajeros, incorporando los nuevos instrumentos técnicos, electrónicos e informáticos que la investigación científica tecnológica va suministrando y los nuevos conocimientos científicos que la investigación sociológica, psicológica y pedagógica va extrayendo. A medida que se avanza en el descubrimiento del rol de conductor, factor que nos asombra por su complejidad, se confirma que sin llegar a desentrañar la catarata de factores que intervienen en el mismo, los evidentes avances en seguridad de las infraestructuras y de los vehículos se ven impotentes para frenar la epidemia.



El firme de la calzada, su peraltación, los radios de las curvas, la señalización, el balizamiento, el número de carriles..... son factores silenciosos que, bien provistos, están salvando muchas vidas, evitando accidentes por deslizamiento o desequilibrio, por agarre de frenada o

por ángulo de visión. Pero la mejora estructural de la vía es, también, condición suficiente para que el conductor pruebe y compruebe que aún saltando los niveles de seguridad permitidos se dan condiciones infraestructurales para superar con éxito situaciones de riesgo por velocidad. La carretera es muy segura pero su modernidad invita a la transgresión de la norma.

El vehículo con la batería tecnológica impresionante de seguridad pasiva y activa, alimentada complementariamente por sensores externos apoyados en la calzada, junto a la incorporación de informática y electrónica creciente, permite parafrasear al Comisario Liikanen en el foro de seguridad electrónica: "el coche moderno integra más informática que la nave espacial que llevó al hombre a la luna. El automóvil característico de hoy en día está utilizando un número de sensores que generan una información que es utilizada por varios procesadores para mejorar la seguridad, el confort y la protección medioambiental del vehículo".

Las posibilidades de localización y medición de su movimiento a través del GPS y, pronto, GALILEO, convierten los tráficos internacionales, no sólo los regionales, en un flujo de información tan continua y eficiente que puede que nos aproximemos a recursos jurídicos de los conductores por intromisión en su vida privada, libertad de movimientos y privacidad de datos. No es mi intención dar ideas a la representación sindical.

Hasta tal punto alcanza el dispositivo de solvencia mecánica, electrónica e informática que las casas proveedoras hacen hincapié, en sus informaciones, en que los dispositivos de seguridad no son una garantía contra los accidentes, sino simplemente una herramienta.

El tacógrafo, especialmente el digital, marca una huella de seguimiento del vehículo de largo alcance, que permite verificar en la

carretera o en la empresa el comportamiento del conductor en relación con los parámetros de la fatiga. Vehículo y conductor son vigilados por tierra mar y aire.

El conductor debe integrar la totalidad de dispositivos que se le ofrecen, en aras de la seguridad consensuada, tanto de la vía como del vehículo. Ello supone efectos en la forma de conducir y de estar en el vehículo, derivados de los instrumentos de seguridad incorporados. El airbag del conductor cambia la posición de las manos en el volante de las tradicionalmente recomendadas menos diez y más diez del minuterero del reloj a las menos quince y más quince, con el fin de evitar daños en caso de que se dispare.

Requiere también formación complementaria y manejos sofisticados aunque sencillos. Pero nadie pone en duda que la adaptación es necesaria en aras de la seguridad. Cueste lo que cueste.

## **2ª Las condiciones del conductor**

El segundo referente de la revisión del Reglamento 3820/85 viene requerido por las condiciones psicofísicas del conductor durante el viaje, dado que se consideran un factor clave y condicionante de su comportamiento, aunque no el único ni el decisivo, y de su capacidad para efectuar una conducción correcta.

Si la modernización de la carretera nos acerca cada vez más al concepto de vía inteligente y hablamos sin continencia del vehículo inteligente, hora es ya de aproximarnos al concepto de conductor inteligente. Nada tiene que ver esta expresión de inteligencia con la de la vía o el vehículo, pero a los tres conceptos les une el carácter de excelencia que atribuye el adjetivo inteligente a cada uno de los niveles.

El rol de conductor, más aún cuando se le tiene de oficio, es de tal complejidad que algunos estudios de máxima actualidad y solvencia lo sitúan en el 93% de las causas del accidente (Indiana tri-level study) o el 90% (Nacional Highway Traffic Safety Administration). Otros moderan esta cifra, pero la inmensa mayoría de los analistas sitúan por encima del 85% la incidencia del factor humano.

El concepto de conductor inteligente, que propongo como núcleo de un modelo explicativo de comportamiento del conductor, contrapuesto al concepto de conductor primario, hace referencia a un estereotipo de conducta que merece ser protocolizado para resaltar las enormes diferencias entre uno y otro. Algunos hablan de conductor irresponsable (Knapper Cropley) frente al irresponsable, o de conductor alternativo (Montoro) frente al desolador panorama de conductores del sistema, conductores agresivos (Cano). Tras todas estas denominaciones anida la necesaria y urgente reforma del estereotipo actual de conductor exitoso, tan contradictorio con la seguridad vial que se persigue introducir.

De los muchos aspectos que necesitamos definir para conseguir un conductor seguro, el Reglamento pretende ser reformado por el Consejo y el Parlamento Europeo incorporando las últimas aportaciones que la medicina laboral, la sociología del trabajo y la psicología, con trabajos de campo muy precisos, han puesto sobre la mesa de las decisiones políticas.

La palanca de apoyo es la medición de la fatiga. El conocimiento de su incidencia en los reflejos, la capacidad de concentración, la toma de decisiones y el sueño o los microsueños no es perfecto, por la cantidad de variables independientes que la provocan, la dispersión de sus síntomas y la amplitud de sus efectos (Bartlet y Chute, Van der Nest, Dantin Gallego, Montoro), pero es innegable que



conectada a las horas de conducción y a los periodos de descanso marca resultados incontrovertibles, aunque no determinantes de la accidentalidad.

Los conductores, cuando llevan a cabo su trabajo, muestran evidentemente la capacitación pero no sólo, pues además su comportamiento viene condicionado por otros factores de gran peso en la conducción. Su percepción del riesgo y el nivel proporcional que quieren asumir es muy influyente en la forma, en los resultados y en la accidentalidad.

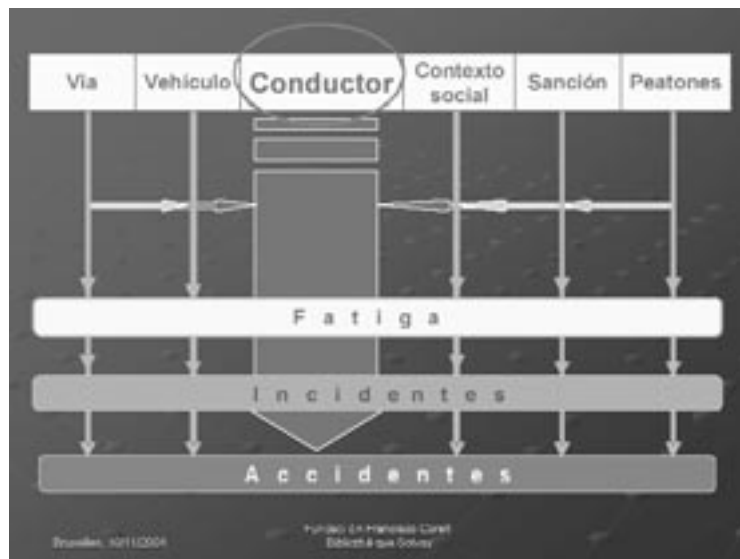
Para saber por qué el conductor asume como normal en su comportamiento un alto nivel de riesgo es preciso acercarse a la cultura que tiene sobre el tráfico, sobre la carretera, pues marca en gran medida su actitud. A su vez, ese comportamiento es reflejo de hábitos sociales, actitud hacia la norma, y condicionamientos sociales como el sexo al que pertenece, nivel de renta, formación, problemas económicos, de integración social etc.

Con este cóctel de variables, el nivel de fatiga o descanso del conductor es un catalizador de las habilidades, conocimientos, actitudes en dirección funcional o disfuncional. No estamos hablando de un proceso voluntario, consciente, programable en sus previsiones: el conductor fatigado es la variable en la que se concentran todas las potencialidades negativas del universo multifactorial de la conducción.

La fatiga convierte todas las dificultades, todos los inputs, todo el flujo de incidencias que gravitan sobre el conductor en problema no consciente, autónomo, objetivo. Se le considera presente en el 40% de los accidentes, sea causa principal o coadyuvante.

Las dificultades no desaparecen para el conductor no fatigado, pues, como el cuadro representa, se puede estar descansado y

preocupado, agresivo, estresado, presionado y efectuar una mala conducción.



Es muy difícil intervenir en ese mundo “interno”, social, del conductor si no es a través de controles aparentemente colaterales y superficiales, aunque de gran incidencia en el resultado final.

La contundencia de las sanciones basadas en mediciones de parámetros objetivos (nivel de velocidad, alcoholemia, sustancias psicotrópicas, documentación del vehículo, permiso del conductor, número de pasajeros, carga y su colocación, señales, luces, ITV.....) unidas a las recomendaciones, campañas de mentalización e información, contribuyen a minorizar el nivel de accidentalidad

El número de incidentes de tráfico que se convierten en accidentes (Pirámide de Hyden) con secuelas es mínimo, a pesar de las cifras, y por ello, bajar la guardia es abrir la puerta a la indefinida potencialidad del tráfico traumático en la sociedad motorizada actual.

No tenemos, al día de hoy, instrumental técnico operativo que permita una medición individualizada del nivel de fatiga de cada conductor en un momento dado. Por ello se ha compuesto un ideal-tipo de condiciones de trabajo-conducción-descanso en función de horas-día y horas-semana, con los descansos opcionales y obligatorios correspondientes, basados en los estudios médicos y psicológicos efectuados a conductores profesionales.

Es evidente que los niveles de intensidad de esas horas de trabajo-conducción no son analizadas, ni las condiciones ambientales, psicológicas o sociales tampoco. Lo mismo cabe decir de los descansos, cuyas horas algún legislador ponente pretendía garantizar como horas de estricta reposición-recuperación energética, en detrimento de otras necesidades de reposición-recuperación psicofísicas de los conductores profesionales y de sus derechos constitucionales.

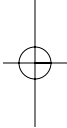
Midiendo las horas de conducción y descanso analizamos una garganta estrecha por la que atraviesan los afluentes y el río continuo de la conducción. No nos permite conocer la calidad, la composición, la intrahistoria del caudal, pero nos da señales inequívocas de las posibilidades de desbordamiento, de accidente.

El tacógrafo, a pesar de las pocas simpatías que despierta en las empresas, es un instrumento positivo para aquellas que dan la cara, que no viven de la picaresca o simplemente de la deslealtad competitiva. Es un instrumento de análisis antidoping y antidumping del mercado del transporte y su seguridad.

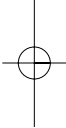
El tacógrafo no está en discusión, y menos aún la limitación de horas de conducción hasta un nivel determinado, el descanso obligatorio diario o semanal normal y los descansos diarios o semanales reducidos. Esta afirmación no contradice la lógica tensión por reducir el número de horas y la contabilización de ciertos tiempos de espera de carga o descarga que demandan los sindicatos frente a las empresas. Igualmente la polémica creciente por las responsabilidades de congestión viaria sobre el mercado del transporte y la virtual eficiencia de esas horas de conducción.

Otro ámbito de ajuste es la compensación de los descansos semanales reducidos a dos o tres semanas que separa, en estos momentos, para el transporte profesional internacional, al Parlamento y al Consejo. Esta tercera semana en discordia para la compensación podría contemplarse de posible interés para la empresa o el trabajador, decidiendo el conductor sobre la misma, en última instancia, inversamente a las dos primeras en que son las necesidades de la empresa las que mandan.

El ruido entre empresarios y sindicatos está marcado legalmente de forma razonable y obedeciendo con lógica a los roles correspondientes. Las mayores tensiones, conflictos y disfunciones se producen por las actuaciones fuera de la legalidad y, por tanto, fuera del Reglamento 3820/85 y de las reformas que en estos momentos se proponen. Si fuera cierto lo que ante la cámara de televisión sostienen algunos conductores, en fechas de reivindicación o huelga, la existencia de jornadas de 80 horas, ya no estaríamos evaluando por lo civil sino por lo criminal en el sentido literal del término.



Número de horas de conducción, contabilización de tiempos de espera, distribución de los descansos diarios y semanales, componen un buen plantel de debate que ya ha dado frutos positivos. Es cierto que existe una disputa pendiente sobre la asimetría de trato recibida por empresas-conductores asalariados y autónomos, a la hora de la contabilización de las horas de trabajo. Si lo analizamos desde el prisma de la seguridad, ninguna limitación que se establezca para el conductor por cuenta ajena debe exonerarse al conductor autónomo, puesto que lo que está en juego nada tiene que ver con el régimen de propiedad del vehículo sino con la salud laboral y la integridad del conductor y demás usuarios de la carretera, cara a la seguridad vial.



Las horas de espera en la normativa de tiempos de trabajo son contabilizadas por la empresa porque el trabajador las reclama y las demuestra. Si el autónomo ni reclama ni demuestra las suyas estamos ante un problema real, que afecta a la competitividad y que requiere análisis, puesto que ningún problema es inabordable.

Se impone la separación estadística entre asalariados y autónomos en materia de seguridad y comportamiento vial porque conducir un camión o un autobús no es abrir, con perdón, más o menos horas una ferretería, una droguería o un despacho propio de abogado. Si

los datos estadísticos indicaran lo que es previsible, que cuando alguien llega al camión o al autobús con horas de trabajo a la espalda, aunque no sean de conducción, su nivel de fatiga supera las previsiones del tacógrafo, deberían tomarse medidas al respecto. Ya poseemos datos sobre la doble incidencia de accidentes mortales con más de ocho horas trabajadas en relación a los producidos por conductores con menos de ocho horas de trabajo realizadas. Los temas de competitividad interna del sector son vitales y requieren un posicionamiento normativo que evite competencia inadecuada.

En el ámbito de la medición de la fatiga y de sus consecuencias en la siniestralidad viaria aparecen referentes estadísticos que ponen en cuestión el aparente consenso en materia de excepciones a la aplicación del nuevo Reglamento. Los vehículos destinados al transporte por carretera de peso máximo autorizado no superior a 3,5 toneladas presentan unos índices de siniestralidad muy superiores al resto del transporte profesional.

Las ventas de estos vehículos, para el transporte nacional generalmente, aumentan de forma significativa y las velocidades que alcanzan en nada desmerecen del vehículo privado. ¿Tendrá relación significativa este conjunto de factores con el hecho de quedar excluidos de la aplicación del Reglamento y, por tanto del tacógrafo?

Con medida científica deben hacerse las correlaciones variables de los datos estadísticos disponibles, diseñar otros que se acerquen más a la variable seguridad y plantearse si un conductor profesional, aunque maneje un vehículo de menos de 3,5 toneladas, destinado a transporte de mercancías o a servicio de mensajería y de entrega urgente, a transporte de viajeros con menos de diez plazas....etc., debe estar al margen del control sobre fatiga.

El peso del vehículo no tiene más incidencia que el número de horas al volante y la diferencia entre 3,5 toneladas y 7 no supone el cambio cualitativo exigente que el Reglamento establece.

Es el carácter profesional, la dedicación continuada del conductor y el fin estructural del vehículo lo que marca la diferencia objetiva fundamental y debería definir las necesidades de medición de las horas de conducción.

Algunas empresas han iniciado un camino de división de su carga en unidades de 3,5 toneladas, que requieren conductores asalariados y que no pueden tener otro factor de productividad competitiva que el alto número de horas diarias o los objetivos exagerados, que requieren de los vehículos y conductores velocidades inapropiadas para la dedicación a mercancías o viajeros.

Reitero que las encuestas de seguridad y las estadísticas generales de tráfico nos ofrecen ya bases suficientes para cuestionar el Reglamento, aunque sería también necesario atender la casuística específica de estos vehículos que presentan, en algunas modalidades, la diferenciación de uso público/privado.

### **3ª- Armonización de la competitividad**

El tercer veneno significativo y eficaz de la reforma del Reglamento en tramitación es la armonización competitiva. Parece razonable que en un mercado unificado, europeo y transfronterizo con incidencia en la Unión, se busque el equilibrio adecuado, dentro de la libertad de mercado y empresa, de las condiciones de competitividad. Los márgenes en que se mueven las empresas del transporte son pequeños y cualquier desventaja puede incidir de forma severa en su capacidad de atracción del cargador o el cliente y en su cuenta de resultados.

Esas barreras insuperables vienen marcadas por la normativa que regula el sector, dentro de la cual se pueden encontrar factores de cualificación de la oferta a través de mejoras tecnológicas en las flotas, incorporación de las TIC, logística, organización y estrategia empresarial, cultura de empresa, trabajo en red, formación del personal, investigación, innovación, confort, imagen etc,. El resultado ofrecido, al cargador o al usuario individual, es comparativamente competitivo por la eficiencia y calidad del transporte de la mercancía o del viajero o por el menor coste del servicio. A veces por ambos factores.

Fuera de las normas no existe competitividad sino deslealtad empresarial, dopaje y delincuencia. Como este cuadro existe y puede ser descrito sociológicamente, las instituciones legislativas, judiciales, ejecutivas y policiales deben delimitarlo y sancionarlo, con el fin, entre otros, de que quienes aceptan las normas de la competencia no se vean dañados y, en el caso que nos ocupa, por razones de seguridad europea.

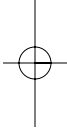
Dentro de la norma toda posición de ventaja es lícita, lo mismo que su uso privado, dado que las empresas no están obligadas a socializar sus avances. De ello se derivan éxitos y retrocesos empresariales, propios del contexto liberalizado, con resultados, a veces trágicos por quiebra tecnológica, de estructura de empresa o de técnica de mercado.

Armonización no quiere decir, por tanto, igualdad sino márgenes acordados de fluctuación, dentro del panorama esencialmente desigual de las empresas del transporte. Quienes tienen una ventaja competitiva no la sueltan y profundizan en ella para ganar al cliente. Quienes tienen desventaja infraestructural, tecnológica u organizacional aguantan el pulso descompensado e intentan mejorar sus condiciones.



Estamos, pues, inmersos en una asimetría competitiva a la que se añade una asimetría social, económica, fiscal, geográfica, de investigación, etc,. La ampliación ha convertido esta asimetría en una sima entre países que costará años armonizar. Pero la lógica de un mercado liberalizado y compacto es unificar paulatinamente por la base y generar diferencias por la altura.

Ninguna normativa debe convertir esas asimetrías en una barrera infranqueable para la supervivencia del sector o para las condiciones personales de los trabajadores. La finura y la calidad de la reglamentación se observa en su respeto a las diferencias cuando pretende armonizar, sin caer en el laberinto.



El respeto no supone cultivar las diferencias sino integrarlas para que todo el mundo pueda vivir en el sistema, permitiendo la excelencia producida por la competitividad y reconociendo los handicaps que suponen desigualdad estructural, para tomarlos en cuenta, a la hora de las Directivas, Decretos, Reglamentos y planificación de políticas sectoriales.

El carácter periférico geográfico, unido al periférico productivo, convierte a algunos países de la Unión, después de la ampliación a muchos, en demandantes de normas que compensen, o como mínimo no castiguen, su situación de desventaja.

El caso español puede servir de referencia por la contundencia de las variables que le afectan en el ámbito del transporte:

1- España-Europa: mercado unificado que absorbe casi el 90% del mercado exterior e integra su normativa en la política interna de transporte

2- España- resto del mundo: alto nivel de comunicación como fruto de su condición peninsular, insular y de potencia turística mundial, con efectos estratégicos sobre sus tráficos aéreos, marítimos y terrestres.

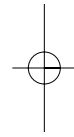
3- España-Continente Africano: conexión intercontinental de mercancías y viajeros actual y potencial.

4- Canarias y Baleares: carácter insular e insular ultraperiférico que incide en los modos de transporte específicos aéreo y marítimo.

5- País periférico geográfico: la distancia peninsular del centro geográfico de la Unión ha aumentado con la ampliación, pero ha crecido exponencialmente en relación con los países incorporados, desde el prisma de los efectos para el transporte.



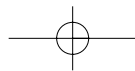
6- País periférico productivo: productor-exportador de bienes que requieren un alto consumo de transporte, (más que productor de bienes y servicios de alto valor añadido), con destino preferente a los grandes centros de consumo de la banana azul. La distancia Almería-Bruselas no es la misma que la de Bruselas-Almería, pues como dice el proverbio no es lo mismo llamar que salir a abrir. El que llama ha recorrido el camino previamente.



7- País de inmigración creciente con colectividades importantes que utilizan el transporte por carretera.

8- Península con los Pirineos “cerrando” la comunicación terrestre con Europa.

9- País medio europeo con más de 42 millones de habitantes y flujos autónomos internos altos.



10- Nivel de descentralización política alto y capacidad competencial elevada en materia de transporte, radicada en las Comunidades Autónomas.

Ocho de las diez variables reseñadas componen el retrato robot de país periférico y estructuralmente ligado al transporte para su desarrollo. Por ello, la normativa europea no puede obviar agravantes tan severos.

Los argumentos de seguridad y condiciones de descanso del conductor deben plantearse con rigor técnico y científico hasta su máximo nivel operativo. Pero utilizar la seguridad para infligir, complementariamente, desniveles de competitividad a las zonas geográfica y productivamente periféricas no está en los Tratados, sino todo lo contrario: la cohesión económica y social protege y discrimina positivamente a dichas áreas.

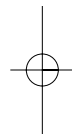
Es frecuente utilizar grandes principios y en su nombre incidir en el mercado, en la competitividad o en ventajas posicionales desde el punto de vista empresarial. Algunos lo hacen conscientemente y fuerzan la máquina sabiendo que los costes de adaptación no son iguales para todos. Otros siguen el argumento, inconscientes de los efectos no deseados de sus propuestas. Se impone, pues, en el ámbito de la seguridad en el transporte por carretera deslindar, sin papanatismo, seguridad de competitividad. Son dos afanes diferentes.

Para evitar caer en el relativismo empresarial no conviene olvidar la clave de bóveda del 3820/85 y su reforma: las condiciones del conductor en su jornada laboral. Nadie reclama excepciones a las horas de conducción y descanso diarios, tal y como están establecidas en la primera lectura del Parlamento, ni casi en la posición común del Consejo. Nadie reclama reducción del descanso semanal tal y como

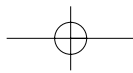
viene estipulado. Pero convendría plantearse de nuevo, como lo ha hecho el Parlamento, si la flexibilidad de compensación del descanso semanal, para los tráficos internacionales, realmente continentales, de mercancías y pasajeros, con el acuerdo del conductor, no podrían abarcar tres semanas en lugar de dos. Otros capítulos en relación con la flexibilidad de los descansos parciales de los transportes de viajeros merecerían estudiarse con más detenimiento.

La denominada "vuelta a casa", al ámbito familiar, para conductores que se mantienen alejados de sus familias durante días, merece la flexibilidad adecuada a las necesidades del conductor, manteniendo, obviamente, las limitaciones de horas diarias de conducción. Es una medida positiva y favorable para la seguridad si el conductor la elige.

No es despreciable sino decisivo el contexto sociológico del conductor. Las instituciones deben asumir que un contexto amable y exigente de la norma es vital para su cumplimiento y para la optimización de sus efectos. No es una aspiración incompatible.



122



## SOCIOLOGICAL CONTEXT OF THE MODIFICATION PROPOSAL OF REGULATION 3820/85



Juan de Dios Izquierdo  
*Expert in Road Transport*

The reform of Regulation 3820/85 concerning the harmonization of specific social provisions within the road transport sector is made up of three parts: - improvements in road safety, conditions of the professional driver when performing his job and regulatory search for harmonized competitiveness conditions between companies within the Single European Area of Transport and adjacent markets affecting it.

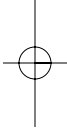
### **First - Safety improvement**

The first part of the Regulation is the safety issue, which fortunately gathers overwhelming consensus. The legislator pursues a social objective of top priority and adequately represents citizens by strongly attacking, on all fronts, the plague of road accidents, commencing with professional transport and the human factor.

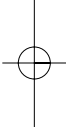
Businesspeople from the sector and workers' trade unions back this initiative against the lack of road safety for all the arguments used by the legislator and for other, additional and powerful motives: it is the people and the goods that they represent that 'live' on the road, exercise their profession on it, and suffer high accident rates directly, and not as virtual statistics.

Order, good citizenship, legislative clarity and personal commitment, all play an unequivocal role in the driver's favour, in road fluidity and in safeguarding his closest interests, both personal and material.

These statements would be mere rhetoric were it not for the fact that they are backed by conclusive statistics demonstrating the relatively lower accident rate generated by professional drivers, compared with the universe of drivers and, to a larger extent, with the subgroup of non-professional drivers. This situation does not contradict the fact that, in Spain, accident mortality in the transport sector far exceeds that of the construction, fishing and mining sectors, as illustrated in the summaries prepared by the trade unions themselves, based on institutional asymmetric data.



Despite this, given the susceptibility to accidents that professional drivers are exposed to, a progressive regulation is required to minimise the risks to goods and passenger professional transport by incorporating the new technical, electronic and computer instruments provided by scientific technical research, as well as the new scientific knowledge compiled by sociological, psychological and pedagogical research. As we move towards a clearer understanding of the driver's role, an area that surprises us for its complexity, it is gradually confirmed that, even without managing to decipher the cascade of factors influencing the driver's role, new safety innovations in infrastructure and vehicles are not enough to stop the epidemic.



The road surface, its banking, the sharpness of its curves, signposting, traffic guidance equipment, the number of lanes, etc., are silent factors which, when adequately provided, save many lives by avoiding accidents caused by skidding or loss of control, braking grip or viewing angle. But structural improvements of the roads also provide the

appropriate conditions for the driver to verify that, even when surpassing the permitted safety limits, infrastructure conditions allow him to successfully overcome risky situations involving speed. The road is very safe but its modernisation invites the breaching of established norms.

The vehicle equipped with the breathtaking technological array of passive and active safety equipment and additionally powered by external sensors placed on the road, together with the increasing computer and electronic supports, provides us with the opportunity to quote Commissioner Liikanen during the Electronic Safety Forum: “the modern car incorporates more information technology than the space ship that took man to the moon. Today’s typical vehicle uses a number of sensors that generate data used by various processors to improve safety, comfort and the environmental protection of the vehicle.”

The localisation and measuring features of the vehicle’s movements via GPS and soon, GALILEO, turn international, not just regional, traffic into a constant and efficient flow of information that could lead to legal proceedings by drivers for infringing their private lives, freedom of movement and data privacy. It is not my intention here to give trade unions ideas.

The level of mechanical and information technology solvency has reached the stage that, in their communications, suppliers emphasise that safety devices do not offer a guaranty against accidents but that these are merely tools.

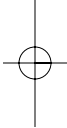
Tachographs, especially the digital ones, trace the movements of long-distance vehicles allowing the verification of the driver’s behaviour, on the road or by the company, in terms of fatigue parameters. Vehicle and driver are watched from the land, sea and air.



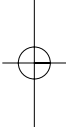
In the interest of consensual safety, the driver should integrate all the devices available to him, both for the road as well as for the vehicle. The incorporated safety instruments affect certain methods of driving as well as the postures inside the vehicle. The driver's airbag forces a change in the position of the hands over the steering wheel, from the traditionally recommended ten-past-ten position to the quarter-to-three one, to avoid harm in the event of the airbag being activated.

New instruments also demand additional training and sophisticated, although simple, handling. But nobody puts into doubt the fact that, in the interest of safety, this adaptation is necessary - whatever its cost.

### **Second – Driver's condition**



The second item of the revision of Regulation 3820/85 is required by the driver's psychophysical condition during the journey, given that it is considered a key and conditioning factor to his behaviour, although not the only one or the decisive one, as well as to his capacity to drive correctly.

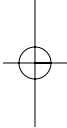


If road modernisation takes us ever closer to the concept of intelligent roads and we speak lightly about the intelligent vehicle, it is therefore time to approach the concept of the intelligent driver. This intelligence expression has nothing to do with the road or vehicle's intelligence, but all three concepts share the characteristic of excellence attributed by the adjective intelligent on all three fronts.

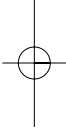
The role of the driver, even more so when driving is his job, is of such complexity that a number of the most current and top ranking research studies place it in 93% of accident causes (Indiana tri-level study) or in 90% (National Highway Traffic Safety Administration).

Others lower this figure, but the immense majority of analysts situate the influence of the human factor above 85%.

The concept of intelligent driver that I propose as nucleus of an explanatory model of the driver's behaviour, as opposed to the concept of the primary driver, makes reference to a stereotypical behaviour worth establishing to highlight the enormous differences between them. Some speak of the responsible driver (Knapper Cropley) against the irresponsible one, or the alternative driver (Montoro) against the devastating panorama of the system's drivers, aggressive drivers (Cano). Behind all of these denominations lies the necessary and urgent reform of the current stereotype of the successful driver, which is so contradictory of the road safety that needs to be introduced.



Of the many aspects that we need to define in order to acquire a safe driver, the European Parliament and the European Council intend to reform the Regulation by incorporating the latest contributions that occupational health, occupational psychology and psychology have compiled through very precise field studies and placed on policy makers' tables.



The support lever is the measurement of fatigue. Knowledge of the impact of fatigue on reflexes, concentration capacity, decision making and sleep or micro-sleep is not absolute, given the number of independent variables that produce it, the dispersion of its symptoms and the scope of its effects (Bartlet y Chute, Van der Nest, Dantin Gallego, Montoro), but it is unquestionable that, linked to hours of driving and periods of rest, it produces undeniable results, although not determinant of accident rates.

When drivers are performing their jobs they are obviously showing their capacity to do so, but not only that, given that their

behaviour is also conditioned by other very relevant factors associated with driving. Their perception of risk and the proportional degree that they are willing to take is very influential in the manner, the results and the accident rate.

In order to find out why the driver accepts as normal in his behaviour a high risk level we need to get closer to his traffic and road culture, as this will have a strong influence on his attitude. At the same time, this behaviour will reflect social habits, attitude towards the law and social conditionings, such as the sex that he belongs to, income level, education, financial difficulties, social integration, etc.

With this cocktail of variables, the driver's level of fatigue or rest is a catalyst of the skills, knowledge and attitudes in a functional or dysfunctional direction. We are not referring to a voluntary, conscious process, programmable in predictions: the fatigued driver is the variable on whom all the negative potentials of the multifactorial universe of driving come together.

Fatigue makes all difficulties, all inputs and all the flow of incidents that gravitate over the driver an unconscious, autonomous and objective problem. It is considered present in 40% of all accidents, whether as principal or contributory cause.

The difficulties do not disappear for the non-fatigued driver, given that, as illustrated in the graph, one can be rested and worried, aggressive, stressed, pressured, and still drive inadequately.

It is very difficult to intervene in that 'internal' social world of the driver if it is not through apparently collateral and superficial controls, although of enormous impact on the final result.

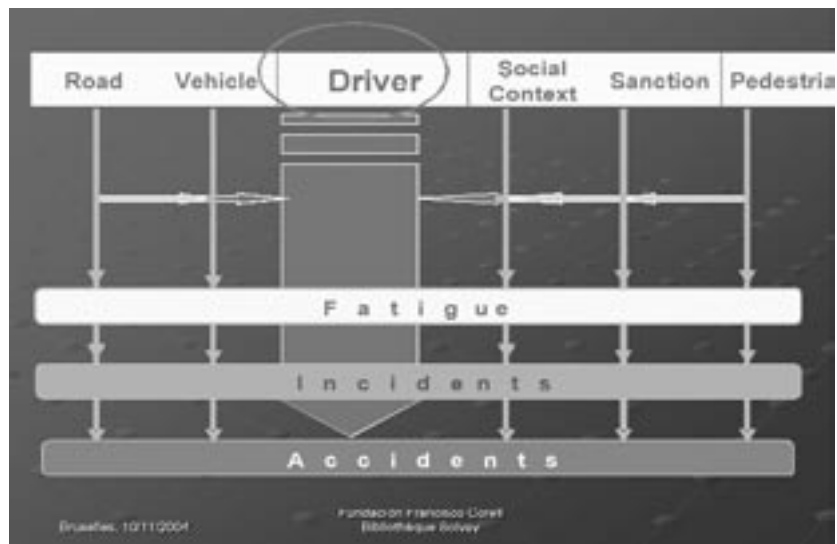
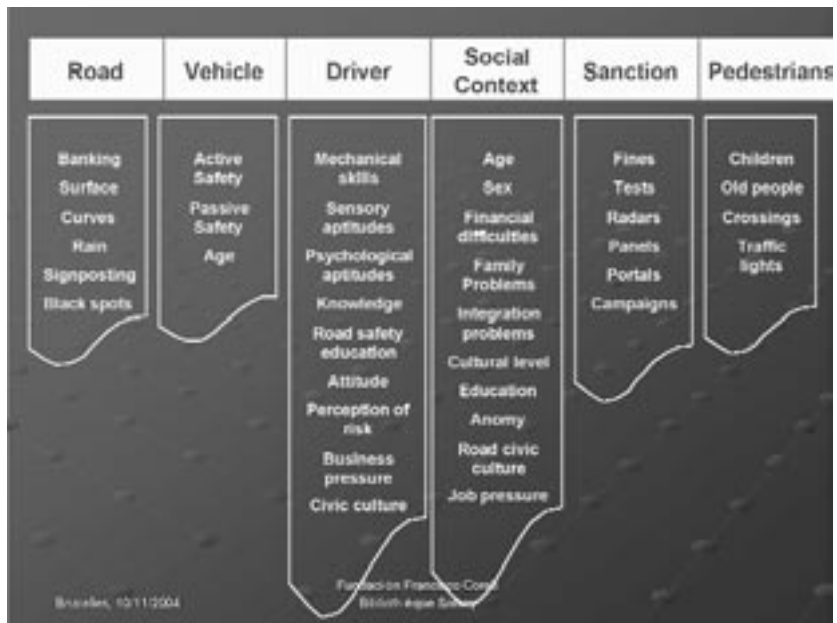
The impact of the sanctions based on measuring objective parameters (speed levels, blood alcohol levels, psychotropic substances, documentation of the vehicle, driver's licence, number of passengers, load and its positioning, signals, lights, M.O.T., ...), together with recommendations, awareness and information campaigns, contribute towards minimising the rate of accidents.

The number of traffic incidents which end up as accidents (Hyden's pyramid) with sequels is minimal, despite the figures, and to make sure it remains so, to lower the guard is to open the door to the undefined potentiality of traumatic traffic in today's motorised society.

As yet, we do not have technical instruments in operation to allow an individualised measurement of each driver's fatigue level at a given moment. Therefore, an ideal type of work-drive-rest conditions has been designed in relation to hours-day and hours-week, with the corresponding optional and obligatory rests, based on medical and psychological studies performed on professional drivers.

It is obvious that the intensity levels of those work-drive hours are not analysed, nor are the environment, psychological or social conditions. The same applies to periods of rest, whose hours a certain legislator wanted to guaranty as hours of strict energy replacement-recuperation, in detriment of other psychophysical replacement-recuperation needs of professional drivers as well as of their constitutional rights.

By measuring driving and resting hours we analyse a narrow passage through which tributaries and the continuous river of traffic flow. It does not enable us to know the quality, composition or internal history of the flow, but it gives us unmistakable signs of the possibilities of an overflow, an accident.



Despite the lack of sympathy shown by companies, the tachograph is a positive instrument for those companies that are upfront, that do not subsist by cheating or simply by unfair competition. It is an anti-doping and anti-dumping analysis instrument of the market for transportation and its safety.

The tachograph is not under debate, and less so is the limitation of driving hours up to a specific level, the obligatory daily rests or the normal weekly rests as well as the reduced daily or weekly rests. This statement does not contradict the logical tension surrounding the issue of reducing the number of hours and the accounting for certain waiting periods during loading and unloading, which trade unions are demanding from companies. Also, the growing controversy over making the transport sector responsible for road congestion, and the virtual efficiency of those hours of driving.

Another area of adjustment is the compensation of the weekly rests reduced to two or three weeks that currently separates, in terms of international professional transport, the European Parliament and Council. This third week in dispute, as far as compensation is concerned, could be contemplated as of possible interest to the company or the worker, being ultimately up to the driver to decide as opposed to the first two weeks which are set according to the company's needs.

The dispute between company owners and trade unions is legally steered in a reasonable manner, logically obeying the corresponding roles. The greatest tensions, conflicts and dysfunctions are produced by illegal actions and hence, outside Regulation 3820/85, as well as the currently proposed reforms. If what a number of drivers allege when in front of television cameras, on protest or legal strike days were true, about having to endure 80 hour-working-days, we would no longer be evaluating the issue through civil law but criminal law, in the literal sense of the term.

The number of driving hours, the accounting for waiting time and the distribution of daily and weekly rest time, make up a good base for debate which has already offered positive results. It is true that there is a pending issue about the asymmetric treatment received by salaried and self-employed companies-drivers in terms of accounting their working hours. If we analyse this from a safety point of view, no limitation established for the salaried driver should exonerate the self-employed driver, being that what is at stake here has nothing to do with the ownership regime of the vehicle, but with the occupational health and integrity of the driver and other road users.

In the working-hours legislation, waiting hours are accounted by the company because the worker demands them and substantiates them. If the self-employed driver does not demand or substantiate his we are faced with an existing problem which affects competition and requires analysis, given that no problem is unsolvable.

The statistical separation between salaried and self-employed drivers is imposed on road safety and behaviour issues because to drive a truck or a bus is not the same as opening, excuse the comparison, a hardware shop, a drug store or a self-employed lawyer's buffet during shorter or longer hours. If the statistical data indicated the foreseeable, that when a driver gets into a lorry or a bus with working hours on his back, even if these are not driving hours, his fatigue level surpasses the tachograph's forecasts, the necessary measures should be taken. We already have data supporting the double incidence of mortal accidents when more than eight hours have been worked in relation to those produced by drivers with fewer than eight hours worked. The issues of internal competitiveness within the sector are vital and require a legislative stance to avoid inadequate competition.

In the area of fatigue measuring and its consequences on road accidents, statistical references come to light which question the

apparent consensus for making exceptions in the application of the new regulation. Vehicles destined to road transport with a maximum authorised weight not exceeding 3.5 tons present accident levels far superior to other means of professional transport.

Sales of these vehicles, which are generally used for national transport, are increasing at a significant rate and the speeds that they reach are in no way inferior to private vehicles. Could this combination of factors be significantly related to the question of having been excluded from the application of the Regulation, and hence from the tachograph?

The correlations of the available statistical data should be done with scientific thoroughness while others that come closer to the safety variable should be designed, and we should question whether a professional driver, even though he may drive a vehicle under 3.5 tons destined to the transport of goods or messenger service and urgent delivery or passenger transport with fewer than ten seats...etc., should be excluded from the fatigue control.

The weight of the vehicle does not count more than the number of hours behind the steering wheel and the difference between 3.5 and 7 tons does not imply the qualitative change in the exemption established by the Regulation.

It is the professional nature, the continued dedication of the and the structural purpose of the vehicle that marks the fundamental objective difference and should define the need for measuring driving hours.

A number of companies have initiated a policy of dividing their loads into units of 3.5 tons which require salaried drivers who cannot



have another competitive productivity factor besides the high number of daily hours or exaggerated objectives that demand inappropriate speeds from vehicles and drivers for transporting goods and passengers.

I reiterate that safety surveys and general traffic statistics already offer sufficient grounds for questioning the Regulation, although it would also be necessary to look into the specific cases of all the vehicles presenting, in various modalities, a differentiation between public/ private use.

### **Third – Competition harmonisation.**

The third significant and effective item of the Regulation reform in process is competition harmonisation. It seems reasonable that in a single, European and transborder market with impact on the European Union, an adequate balance of competitiveness conditions should be sought within a free market and business framework. The profit margins of transport companies are small and any disadvantage could have a severe influence on their capacity to attract the shipper or client as well as on their financial results.

These insurmountable barriers are established by the legislation that regulates the sector, within which there are qualifying factors on the supply side through technological improvements of the fleets, incorporation of TIC, logistics, organisation and business strategy, company culture, networking, personnel training, research, innovation, comfort, image, etc., The offered end result to the shipper or final user is relatively competitive in terms of efficiency and quality of the merchandise or passenger transport or the reduced cost of the service – sometimes both.

There is no competition outside the norms, only business, doping and delinquency. Because this scenario exists and can be sociologically described, legislative, judicial, administrative and law

enforcement institutions must delimit and sanction it, with a view to, among others, protecting those who adhere to competition norms and, in terms of the subject concerning us here, for European safety reasons.

Within the norm, every advantage position is licit, as is its exclusive use, given the fact that companies are not obliged to share their progress. From here stem business successes and setbacks, characteristic of the liberalised context, which on occasions result in tragic bankruptcies for technological, company structure or marketing reasons.

Therefore, harmonisation does not imply equality, but agreed fluctuation margins, within the essentially unequal panorama of transport companies. Those who enjoy a competitive edge do not let go of it and work on it to win the business. Those who have an infrastructural, technological or organisational disadvantage endure the disequilibrium and endeavour to improve their conditions.

We are therefore immersed in a competitive asymmetry to which a social, economical, fiscal, geographical, research, etc., asymmetry is added. The expansion has turned this asymmetry into an abyss between countries which will take years to harmonise. But the logic behind a free and compact market is to gradually unify from the base and to generate differences at the top.

For the sake of the survival of the sector and the workers' personal conditions no legislation should turn these asymmetries into an insurmountable barrier. The acuteness and quality of the regulations are appreciated in its consideration towards the differences when attempting to harmonise without falling into the labyrinth.

This consideration does not imply cultivating differences but integrating them so that everyone can live within the system, paving the

way for the excellence produced by competition and recognising the handicaps inherent in structural inequality, in order to take them into consideration in the drafting of Directives, Decrees, Regulations and the planning of sector policies.

The geographic peripheral nature, combined with the productive peripheral one, turns a number of member countries, post- expansion, in claimants of standards to compensate, or at least not punish, their situations of disadvantage.

The Spanish case can serve as a reference, given the impact of the variables that affect it in the area of transport:

1- Spain-Europe: single market that absorbs nearly 90% of the exterior market and integrates its legislation in internal transport policies.

2- Spain-rest of the world: high level of communication as a consequence of its peninsular, insular and world tourism leader nature, with strategic effects on its air, sea and land traffic.

3- Spain-African continent: current and potential intercontinental connection of merchandise and passengers.

4- Canary and Balearic Islands: insular and ultra-peripheral insular nature which has an impact on air and sea means of transport.

5- Geographic peripheral country: the peninsular distance from the Union's geographic centre has increased with the expansion, but has grown exponentially in relation to the incorporated countries, from the point of view of its impact on transport.

6- Productive peripheral country: producer-exporter of goods that require a high level of transport consumption, (more than producers of goods and services of high added value), with preferential destination to

the great consumption centres of the blue banana. The distance Almería-Brussels is not the same as Brussels-Almería, given that as the proverb goes: to call on someone's door is not the same as having to go and open it. The one who calls has already travelled the path and therefore already knows the way.

7- Country of growing immigration with large collectives that use road transport.

8- Peninsula with the Pyrenees 'closing' land communication with the rest of Europe.

9- Average European country with over 42 million inhabitants and high internal autonomous flows.

10- High level of political decentralisation and high competence capacity in the area of transport, based in the autonomous regions.

Eight of the above mentioned variables make up the generic profile of the peripheral country which is structurally linked to transport for its growth. Therefore, the European legislation can not ignore such severe aggravations.

The safety and resting conditions of the drivers' arguments should be raised with technical and scientific rigor up to its maximum operative level. But to use the safety issue to additionally inflict different levels of competitiveness on geographically and productive peripheral zones is not in the Treaties, but rather the opposite is true: economic and social cohesion protects and positively discriminates these areas.

To employ grand principles and use them to alter the market, its competitiveness or relative advantages, from a business point of view, is a frequent occurrence. Some do so consciously and force the machinery

knowing that the costs of adaptation are not the same for everyone. Others follow the argument through, unconscious of the undesirable effects of their proposals. In the area of road transport safety, it is therefore necessary to separate safety from competitiveness, without simplicities. These are two different objectives.

To avoid getting caught up in business relativism we should not forget the keystone of 3820/85 and its reform: the conditions of the driver during his working day. Nobody is claiming exceptions to the driving hours and daily rests, as established in the first Parliamentary reading and practically the entire Council's common stance. But it is worth questioning once again, as has Parliament, if the compensation flexibility of the weekly rest, for international traffic, in actual fact continental, of merchandise and passengers, with the driver's consent, could not be extended to three weeks instead of two. It would also be worth reviewing in more detail other chapters relating to the flexibility of the partial rests of passenger transport drivers.

The denominated 'homeward journey' to the family scene, for drivers who are away from their families for days, deserves adequate flexibility in line with the driver's needs, obviously maintaining the limitations of daily driving hours. This is a positive and beneficial safety measure, if the driver so chooses.

The sociological context of the driver is not insignificant and also decisive. The institutions should accept that a context that is both caring and demanding is vital for compliance with the norm and for optimising its effects. It is not an incompatible aspiration.

## DISCURSO DE CLAUSURA DE ISABELLE KARDACZ



Isabelle Kardacz

*Jefa de Unidad de Tte. por Carretera de DGTREN de la Comisión Europea.*

En primer lugar, me gustaría agradecer a ASTIC, FENEBUS y Fundación Francisco Corell su invitación para poder exponerles la situación actual en la adopción de la nueva regulación sobre los tiempos de conducción y descanso. Al mismo tiempo, también, me gustaría felicitarles por la organización de esta Jornada ya que, considero muy importante que los representantes del sector del transporte español por carretera se desplacen a Bruselas con el fin de explicarnos cuales son sus inquietudes. Jornadas, como la que estamos celebrando hoy, nos brindan la oportunidad de conocer las preocupaciones que ustedes tienen, especialmente cuando estamos tratando de modificar regulaciones comunitarias tan importantes para su sector.

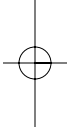
¿ Por qué tuvimos la idea de cambiar la regulación del Regl 3820/85 CE?. Como ustedes saben, esta regulación se aprobó en el año 1985, es decir hace 20 años, por tanto valoramos que se trataba de una regulación que se había quedado desfasada, que al mismo tiempo era complicada y difícil de aplicar. Además, habíamos recibido un requerimiento del Consejo solicitando su modificación.

En octubre 2001, con base en un informe elaborado por el grupo de control de la aplicación de la normativa de los 15 Estados miembros, enviamos al Parlamento Europeo y al Consejo una Propuesta cuyo objetivo era la simplificación, la clarificación, la actualización, la conversión en una normativa más fácil y sencilla en su aplicación.

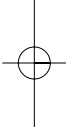
Para conseguir la clarificación incluimos más definiciones en la regulación. Actualizamos también la regulación, ¿por qué? Porque existen algunas excepciones y derogaciones que por ejemplo, eran aplicables a servicios públicos de transporte que han dejado de ser públicos para convertirse en privados.

A este panorama se unía la implantación del tacógrafo digital, a partir del 5 de agosto 2005, para cuya aplicación necesitábamos tener un sistema de regulación menos complejo.

Una vez presentada la propuesta por la Comisión Europea en octubre de 2001, el Parlamento Europeo emitió su primera opinión en enero 2003 en la que introducía mayor flexibilidad y más medidas de control.



En respuesta a este primer informe parlamentario, nosotros modificamos nuestra Propuesta inicial con el objeto de introducir flexibilidad y un sistema de compensación que no existía en nuestra primera propuesta.



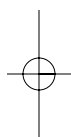
Finalmente, en junio 2004 el Consejo adoptó por unanimidad un acuerdo político de cuyo contenido subrayo los siguientes elementos:

- .- Descanso diario: nueve horas sin compensación.
- .- Descanso diario fraccionado: 3 horas más 9
- .- El descanso semanal se mantiene como antes, no hay cambios.
- .- Las pausas pueden todavía dividirse, es cierto que con otro sistema pero todavía pueden fraccionarse.

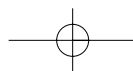
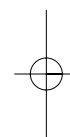
Por tanto, creo que hay muchos elementos de regulaciones anteriores que están todavía en el nuevo texto.

Lo que es novedoso son las medidas de control ya que, por una parte se ha incrementado el número de controles, se ha mejorado la calidad de los mismos y se han introducido nuevos elementos, como la extraterritorialidad.

Me gustaría concluir esta intervención diciéndoles que todavía está abierto el procedimiento legislativo de aprobación de esta normativa; queda pendiente la segunda lectura y ya veremos si hay un procedimiento de conciliación. No es seguro que lleguemos a la conciliación, ya que el Consejo ha adoptado 40 enmiendas de las 61 que presentó el Parlamento en primera lectura pero una cosa es segura, todavía quedan posibilidades de introducir algunas de las inquietudes que han sido expuestas durante esta Jornada.



Muchas Gracias







Isabelle Kardacz, en el centro, clausura la jornada.

## CLOSING SPEECH BY ISABELLE KARDACZ



Isabelle Kardacz

*Jefa de Unidad de Tte. por Carretera de DGTREN de la  
Comisión Europea.*

First of all, I would like to thank ASTIC (International Road Transport Association), FENEBUS (National Bus Transport Federation) as well as the Francisco Corell Foundation for their invitation to allow me to describe the current situation concerning the adoption of the new Regulation on driving and resting times. I would also like to congratulate you for organising this conference as I feel it is important that Spanish road transport representatives travel to Brussels to manifest their concerns. Conferences such as this one provide an opportunity for us to get to know your concerns, particularly when we are attempting to modify Community Regulations so important for your sector.

Why did we think of modifying Regulation 3820/85 EC? As you know, this Regulation was approved in 1985, i.e. twenty years ago, and we therefore felt that it had become outdated. At the same time, it was complex and difficult to apply. In addition, we had received a request from the Council soliciting its modification.

In October 2001, based on a report prepared by the application of the legislation's control group from the 15 Member States, we sent a proposal to the European Parliament and to the Council, whose objective was to simplify, clarify and update the legislation, making it easier and simpler to apply.

In order to achieve this clarification we included more definitions in the Regulation. We also updated it - why? Because it includes a number of exceptions and repeals that, for example, were applicable to public transport services that seized to be public to become private.

This panorama also coincided with the coming into force of the digital tachograph as of the 15th of August 2005, requiring a less complex regulatory framework for its application.

Once the proposal was presented by the European Commission in October 2001, the European Parliament issued its first opinion in January 2003 through which it introduced more flexibility and fewer control measures.

In response to this first Parliamentary report, we modified our initial proposal with the aim to introducing flexibility as well as a compensation system which was not included in our initial Proposal.

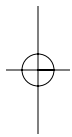
Finally, in June 2004 the Council unanimous adopted a political agreement from whose contents I will highlight the following elements:

- Daily rest: nine hours without compensation
- Fractioned daily rest: 3 hours plus 9
- The weekly rest remains as before, there are no changes
- The breaks can still be divided, although under another system which still allows the breaks to be fractioned.

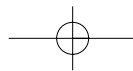
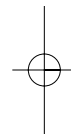
I therefore think that there are still many elements of previous regulations in the new text.

The new elements are the control measures given that, on the one hand, the number of controls has been increased, the quality of these controls has been improved and new elements have been introduced, such as extraterritoriality.

I would like to conclude my speech by saying that the legislative process for the approval of this legislation is still open. The second reading is still pending and it remains to be seen whether there will be a conciliation procedure. It is uncertain whether we will reach a settlement, given that the Council has adopted 40 amendments of the 61 presented by the Parliament on first reading, but one thing is for certain, there are still possibilities left for introducing some of the concerns expressed in this Conference.



Thank you very much.





El europarlamentario, D. Alejandro Cercas, sentado entre los asistentes, durante su intervención en el coloquio al término de la Jornada.