

“PRAISE”: “Vencer la fatiga” – Normas sociales de la UE y conductores de vehículos pesados

Diciembre
2011

INFORME
7

PRAISE es un proyecto co-financiado por la Comisión Europea e implementado por la ETSC sobre la prevención de lesiones y accidentes de tráfico para la seguridad de los empleados (PRAISE, por sus siglas en inglés). El objetivo del proyecto es avanzar el trabajo relacionado con la administración de la seguridad vial y ofrecer conocimiento a los empleadores que deban enfrentarse a este desafío. También apunta a presentar estándares de seguridad vial en el entorno laboral de los Estados Miembro de la UE y a ejercer funciones de asesoría a nivel europeo: la seguridad vial laboral es un área de la política de seguridad vial que necesita claramente una renovación del compromiso político.

1. Introducción	2	3.1.3 Métodos complementarios de cumplimiento	17
Parte 1: Situación general	2	3.1.4 Cooperación a lo largo de Europa	22
1.1 Tendencias recientes en colisiones de camiones	2	3.2 Incumplimiento y fraude	24
1.2 Hora del día	3	3.2.1 Legislación de la UE sobre fraude con el tacógrafo	25
1.3 Factores que originan colisiones	3	3.3 Formación de inspectores	27
1.4 Fatiga	5	3.3.1 ECR	28
1.5 Fatiga en el sector del transporte profesional	6	3.3.2 TRACE	28
1.5.1 Trabajo nocturno y por turnos	7	3.4 Niveles de multas	29
1.5.2 Gestión “justo a tiempo”	8	3.4.1 Oficina de denuncias	31
1.5.3 Calidad del sueño	8	3.5 Formación e información para conductores	32
1.5.4 Horario laboral, tiempo de conducción y tiempo de descanso	8	3.5.1 Legislación	32
1.5.5 “Horas de trabajo” vs. Gestión del riesgo por fatiga	8	3.5.2 Buenas prácticas – Nivel nacional	33
1.6 Estudio comercial y responsabilidad de los empleadores	9	3.5.3 Buenas prácticas – Nivel empleador	35
Parte 2: Legislación europea	11	3.6 Planificación de jornada	38
2.1 Normas sobre las horas de conducción	11	3.6.1 Lista de turnos	38
2.2 Horario de trabajo	11	3.6.2 Planificación de trayectos	38
2.3 Legislación sobre el tacógrafo	12	3.6.3 Buenas prácticas – Nivel nacional	39
2.4 Cumplimiento	13	3.6.4 Buenas prácticas – Nivel empleador	39
Parte 3: Enfoque sobre las normas sociales	14	3.6.5 Infraestructura	41
3.1 Cumplimiento	14	Parte 4: Cultura de seguridad	48
3.1.1 Nuevas propuestas sobre tecnología	15	4.1 Sistemas de gestión de la fatiga	48
3.1.2 Responsabilidad	16	4.1.1 Ejemplos de buenas prácticas – Empleadores	51
		Referencias	53

1. Introducción

Este informe apunta a ofrecer a los empleadores una visión general sobre cómo los conductores de camiones pesados pueden vencer la fatiga. La fatiga es uno de los principales riesgos para este grupo de conductores profesionales. La parte uno ahonda en la participación de los vehículos pesados en colisiones y factores que originan colisiones, incluyendo la fatiga¹. La segunda parte de este Informe Temático ofrece una perspectiva sobre la legislación de la UE sobre tiempos de conducción y descanso. A pesar de que la legislación apunta a mejorar las condiciones de trabajo de los conductores y garantizar una competencia justa dentro de la UE, este informe se centra en su objetivo de seguridad vial centrado sobre la fatiga. La tercera parte se centra en temas relativos a la implementación de la legislación a nivel nacional y ofrece recomendaciones a los Estados Miembro, la UE y los empleadores. La parte final investiga específicamente lo que los empleadores pueden hacer para vencer la fatiga. Una "cultura de seguridad" de los empleadores que integre la política antifatiga en la cadena de suministros puede ser de ayuda para cumplir con la legislación existente de la UE.

Parte 1: Situación general

1.1 Tendencias recientes en colisiones de camiones

Durante la última década, el número de vehículos comerciales que viajan por las carreteras europeas se ha incrementado significativamente. Una red de sistema de transporte por carretera segura debe evitar las colisiones de vehículos, así como de los que tienen diferente masa² y reducir los principales factores de riesgo, incluyendo la fatiga. Las colisiones de tráfico en las que participan vehículos pesados tienden a ser más graves que otras debido a su tamaño y masa³. De acuerdo con el Observatorio Europeo para la Seguridad Vial, más de 4800 personas murieron en colisiones en las que había vehículos pesados en la UE de los 23 en 2008 (4). Esto se compara con la cifra total de ERSO de 38935 fallecidos en carretera en 2008 en la UE de los 27. La media de fallecidos en camiones pesados por millón de población es de 10,9 en la UE de los 23 y va de 3,5 en Eslovenia a 36,3 en Eslovaquia. En la media sobre la UE de los 23, 14,2% de las muertes ocurridas en 2008 se debieron a colisiones en las que participaban camiones pesados. El número total de muertos en la UE de los 19,⁵ para los que tenemos datos decayó de 7559 en 1999 a 4832 en 2008, una reducción del 36,1%⁶. Esto está en línea con la tendencia de reducción general en el número total de fallecidos durante este período. Los datos de CARE muestran que el 26% de las colisiones en las que participaron vehículos pesados ocurrían en autopistas, el 56% en carreteras rurales y solo el 13% en vías urbanas.⁷

¹ La documentación sobre este tema utiliza varias definiciones de fatiga. Los conceptos "fatiga", "somnolencia", "cansancio" y "adormecimiento" se suelen usar indistintamente, pero tienen diferentes significados. El término "fatiga" se suele utilizar comúnmente en políticas sobre seguridad vial mientras que en el entorno académico se suele preferir la palabra "somnolencia". A pesar de que las causas de la fatiga y de la somnolencia pueden ser diferentes, los efectos son bastante parecidos, principalmente la disminución de la capacidad mental y física para rendir al volante. Para simplificar esto, en este informe utilizaremos el término "fatiga".

² SWOV (2006b). The principles of sustainable safety, Fact Sheet, SWOV, Leidschendam.

³ ERSO Fact Sheet 2010.

⁴ Ibid. La UE de los 23 está compuesta por los Estados Miembro de la UE excepto Bulgaria, Chipre, Lituania y Malta.

⁵ La UE de los 19 incluye a los 23 antes mencionados exceptuando: Estonia, Letonia, Hungría y Eslovaquia

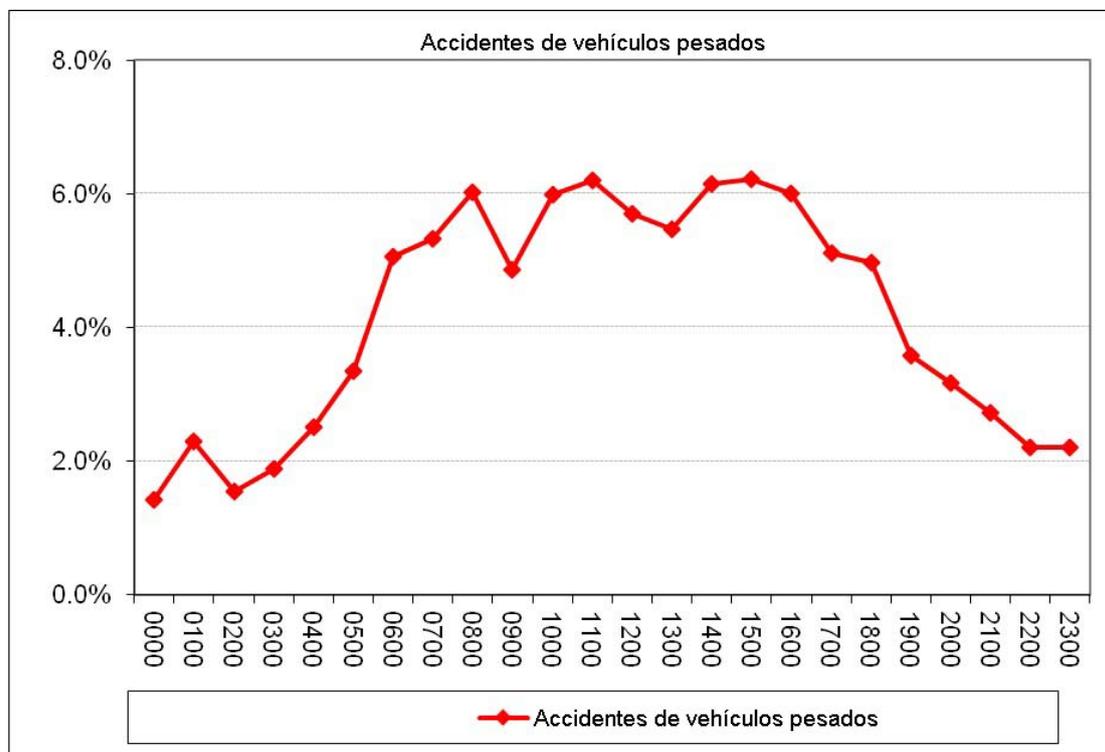
⁶ Ibid

⁷ Ibid

La tasa de fatalidades de conductores de vehículos pesados en accidentes de tráfico es inferior que la de otros grupos de usuarios de la carretera, pero acarrear unos importantes riesgos con ellos⁸. El número de personas lesionadas en colisiones en las que participaron vehículos pesados es de cerca de la mitad de fallecidos, lo que refleja su relativa alto nivel de fatalidad⁹. De las muertes en colisiones en las que participaban vehículos pesados en la UE de los 23 en 2008, el 49% eran ocupantes de coches, 13% los mismos ocupantes de los vehículos pesados, 16% peatones, 6% ciclistas y un 6% conductores de vehículos de dos ruedas¹⁰.

1.2 Hora del día

ERSO¹¹ presenta la distribución de accidentes fatales en accidentes en los que había vehículos pesados por momento del día. Esto demuestra que los índices horarios son relativamente altos entre las 08:00 y las 18:00 en todos los países, lo que pueden atribuirse a un volumen más alto de vehículos pesados. El cuadro a continuación ilustra estos datos para la UE de los 22.



1.3 Factores que originan colisiones

Existen pocos datos disponibles en cuanto a orígenes de las colisiones en el transporte comercial. Durante el proyecto de la CE SafetyNet, se recopilaron datos en profundidad utilizando una metodología común para ejemplos de colisiones que habían tenido lugar en Alemania, Italia, Países Bajos, Finlandia, Suecia y Reino Unido. SafetyNet es una base de datos de fuentes de colisiones creada entre 2005 y 2008 y contiene los detalles de 1006 colisiones de todo tipo de gravedad. Un proceso detallado de registro de fuentes (SNACS, siglas en inglés del Sistema de Fuentes

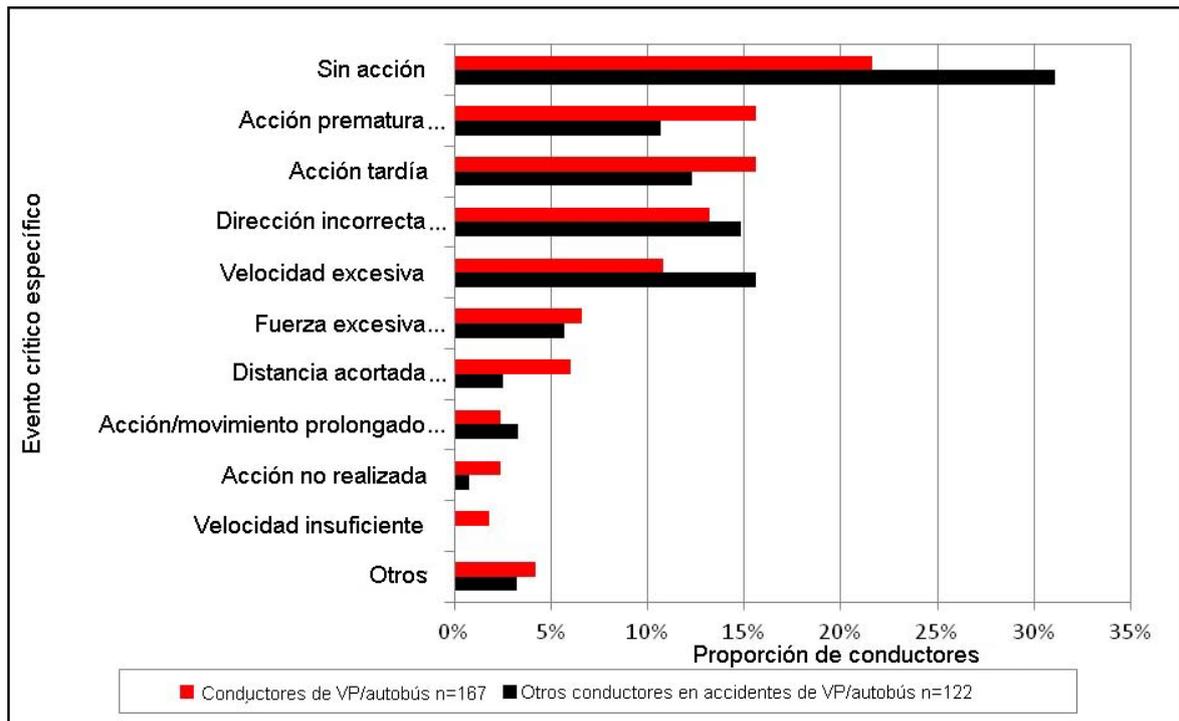
⁸ Elvik, R. (2007) *Occupational risk in road transport in Norway*, Documento de trabajo del 30 de enero de 2007, Institute of Transport Economics, 2007.

⁹ <http://www.cedelft.eu/publicatie/are-trucks-taking-their-toll/874?PHPSESSID=5883134d975671ec8e15017dd4c5d91a>

¹⁰ ibid

¹¹ ERSO Fact Sheet 2010.

de Colisiones SafetyNet), atribuye un evento crítico específico a cada conductor, motociclista o peatón. Las relaciones luego forman cadenas entre los eventos críticos y las causas que los originaron. Por ejemplo, el evento crítico de acción tardía podría relacionarse a la fuente “no se observó”, que es una consecuencia de la fatiga, y a la vez una consecuencia de un turno de conducción muy largo. En la base de datos, el 16% (158) de las colisiones tenían como partícipes a conductores de camiones pesados o de autobuses. Los conductores de vehículos pesados son el 79% de este grupo. El cuadro a continuación compara las distribuciones de eventos críticos específicos para conductores de vehículos pesados y de autobuses y otros conductores o motoristas en colisiones que involucran camiones pesados/autobuses¹².



Un análisis más profundo de SafetyNet descubrió las relaciones más frecuentes entre las causas para los conductores de vehículos pesados o de autobuses y motoristas. Las dos causas dominantes son un diagnóstico erróneo y una falta de observación.¹³

La International Road Transport Union (IRU) y la Comisión Europea llevaron a cabo otro estudio en 2007, Causas de Colisiones de Camiones en Europa “ETAC”,¹⁴. Los equipos peritos en colisiones investigaron 624 colisiones en total. Los principales resultados del estudio demostraron que un 85,2% de las colisiones guardaban relación con el error humano por parte de uno de los participantes del tráfico (conductor de autobús, de un coche, o un peatón), en oposición a problemas técnicos o de infraestructura. No obstante, el estudio demostró que de las colisiones relacionadas con errores humanos, solo un 25% están provocadas por el conductor de un camión. Las principales causas de colisiones entre un camión y otro usuario de la vía fueron: velocidad no adaptada, incapacidad para cumplir con las normas de intersección y maniobras inadecuadas al cambiar de carriles. La fatiga o dormirse al volante también constituyen un factor de causa en las maniobras incorrectas que involucran adelantamiento y cambio de carriles. Estas tres causas principales solo muestran una tendencia y la principal causa de una colisión

¹² http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/statistics/dacota/bfs2010_dacota_intras_hgvs.pdf

¹³ SafetyNet Accident Causation Database 2005 a 2008 / CE Fecha de consulta en 2010.

¹⁴ http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/etac_exec_summary.pdf

varía de acuerdo a la configuración de la misma. El informe continúa y ofrece una perspectiva general de las causas principales de colisiones, de acuerdo con diferentes configuraciones.

En Alemania, Finlandia y Gran Bretaña se llevaron a cabo estudios empíricos sobre causas de colisiones relacionadas con la conducta al volante ¹⁵. Los aspectos principales que se analizaron fueron la “fatiga”, “quedarse dormido” y “distracción”, casos en los que el estado de alerta se ve mermado. Todos los estudios demostraron que la proporción de colisiones causadas por la “fatiga” era superior en estos estudios específicos que en los registrados en las estadísticas oficiales.

1.4 Fatiga

El ciclo natural del sueño del cuerpo humano indica que la mayoría de las personas tienen sueño al menos dos veces al día (a la noche y a la tarde), por lo que tendrán una mayor tendencia a quedarse dormidos mientras conducen durante esos momentos¹⁶. Los accidentes causados por conductores fatigados tienden a producirse en jornadas largas a lo largo de carreteras monótonas entre las 2 y las 6 de la mañana, y entre las 2 y las 4 de la tarde. El ETSC informa¹⁷ que los niveles más altos de colisión por la noche son usualmente 10 o más veces superiores a los diurnos. Cambiar los horarios de actividades a los turnos nocturnos significa exponerse a una reducción de capacidades funcionales debido a una velocidad más baja del metabolismo y, durante el subsiguiente sueño (de día), quedar expuesto a un metabolismo más rápido que interrumpe el sueño. Además, el tiempo que una persona pasa despierta es igualmente importante: tarde por la noche o temprano por la mañana duplicará la carga sobre los que conducen por la noche¹⁸. En la documentación académica, la fatiga y la somnolencia son conceptos independientes. Grandjean (1979) define la fatiga como un proceso gradual y acumulativo con una “pérdida de eficiencia e inapetencia por cualquier tipo de esfuerzo”¹⁹ mientras que la “somnolencia” indica la probabilidad de quedarse dormido y puede definirse como una dificultad en permanecer despierto y depende de cuántas horas de sueño haya tenido una persona y cuánto haya estado despierta²⁰. El informe temático del ETSC sobre la Promoción de la Salud en el Centro de Trabajo²¹ incluye una sección sobre fatiga que se reproduce en el presente documento con información adicional relativa a los conductores de vehículos pesados.

Una pequeña parte de la población general (3-5%) también tiene que lidiar con al apnea obstructiva del sueño, un desorden del sueño que contribuye a la somnolencia diaria media antes indicada²². Algunas organizaciones, como la Sociedad Irlandesa del Sueño, ofrecen información útil que permite identificar y tratar problemas relativos al sueño.²³ Los resultados de un estudio finés en el que participaron 1097 conductores de vehículos pesados indicaron que un quinto sufría de apnea del sueño²⁴. La fatiga se expresa en un menor tiempo de reacción, rendimiento disminuido para controlar la dirección, menor capacidad para mantener la distancia con el vehículo que antecede y

¹⁵ Evers, C.: Auswirkungen von Belastungen und Stress auf das Verkehrsverhalten von LKW-Fahrern. Berichte der BAST, Heft M 204, pág. 48-49, 2009.

¹⁶ TIRF Traffic Injury Research Foundation, (2009), The Facts About Fatigued Driving in Ontario A Guidebook for Police.

http://www.tirf.ca/publications/PDF_publications/2009_Facts_Fatigue_Driving_Ontario_Police_Guidebook.pdf

¹⁷ ETSC(2001)The Role of Driver Fatigue in Commercial Road Transport Crashes

¹⁸ ibid

¹⁹ Grandjean (1979) en Fourie C. et al (2011) Fatigue Risk Management Systems DfT.

²⁰ Dement y Carskadon, 1982, Akerstadt and Folkard, 1995; Dijk and Czeisler, 1994 en Fourie C. et al (2011) Fatigue Risk Management Systems DfT.

²¹ <http://etsc.eu/documents/PRAISE%20Report%203.pdf>

²² http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/fatigue/index.htm

²³ http://www.irishsleepsociety.org/downloads/adobe_pdf_files/guidelines/ISS_Apnoea_Guidelines_Web2.pdf

²⁴ Partinen, M., Hirvonen, K., Unikuorma, (2005), Final report from the Finnish Work Environment Fund (100344), 24.3.2005.

una tendencia superior para distraerse de la tarea de conducir. La pérdida de atención y de capacidad de procesamiento cognitivo de la tarea de conducción no es consciente, ni una decisión bien planeada, sino un proceso mental semiautomático del que los conductores son apenas conscientes. Las causas de la fatiga son la falta de sueño, el tiempo despierto, el ritmo circadiano y el tiempo dedicado a la labor. La fatiga está asociada con el incremento del riesgo. Una persona que conduce tras haber permanecido despierta durante 17 horas corre un riesgo de colisión equivalente a tener un nivel de alcohol en sangre del 0,5 g/l (el doble del riesgo normal).²⁵ El aumento del riesgo suele ser el resultado de una combinación de factores biológicos, el estilo de vida y relacionados con el trabajo. En Gran Bretaña, los estudios demuestran que hasta un 20% de los accidentes en carreteras monótonas, tales como autovías, se deben a la fatiga (ROSPA, Fatigue Facts).²⁶ En Alemania, una investigación sobre accidentes fatales llevada a cabo en las autovías bávaras en 1991 indicó que un 24% de las colisiones están causadas por quedarse dormido al volante²⁷.

La siguiente tabla²⁸ muestra diferentes fuentes de fatiga e impacto sobre la conducción y su relación con posibles medidas para solucionarlas.



1.5 Fatiga en el sector del transporte profesional

La fatiga es un riesgo muy grande que afecta a los conductores de vehículos pesados. El trabajo en este sector no se caracteriza por el típico horario laboral fijo de “9 a 20” o similar. Las investigaciones arrojan que la fatiga del conductor es un factor significativo en aproximadamente un 20% de los accidentes de transporte comercial por

²⁵ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/fatigue/index.htm

²⁶ ROSPA Royal Society for the Prevention of Accidents, Fatigue Facts http://www.rospace.com/roadsafety/advice/driving/fatigue_facts.htm

²⁷ Langwieder, K., Sporer, A. & Hell, W. (1994). Struktur der Unfälle mit Getöteten auf Autobahnen im Freistaat Bayern im Jahr 1991. HUK-Verband, Büro für Kfz-Technik, München.

²⁸ Reproduced from SafetyNet, Fatigue (2009).

carretera²⁹. El Estudio ETAC, sobre 624 colisiones en la base de datos, demostró que si bien la fatiga era la principal causa en solo 6% de las colisiones, un 37% de ellas fueron fatales. Cuando la fatiga estaba presente en la colisión, un 68% involucraba a un camión y otro vehículo y en el 29% de los casos la colisión se producía con un solo camión. Estos datos certifican la gravedad de las colisiones producidas por la fatiga, pero no desmerece a la proporción relativamente pequeña de colisiones (6%) que son causadas por la fatiga, según el estudio. Las cifras de Reino Unido muestran que los vehículos comerciales constituyen menos del 2% del parque automotor nacional y viajan solo un 6% de las distancias recorridas por todos los vehículos, pero están sobrerrepresentados en las estadísticas sobre colisiones. Además, en Reino Unido, el porcentaje de accidentes fatales de vehículos de mercancías atribuibles a la fatiga es el doble del de coches (8% contra el 3%)³⁰.

En un estudio reciente de SWOV, un grupo constituido principalmente por conductores de camiones internacionales dijo que estaban cansados al conducir y que se quedaban dormidos al volante más frecuentemente que los conductores de coches (23% a 10%). También dijeron que en el año anterior habían continuado o comenzado a conducir a pesar de que se sentían demasiado cansados para hacerlo (37% de conductores de vehículos pesados contra 20% de conductores de coches)³¹. El riesgo de accidente se incrementa particularmente por la noche cuando se trata de jornadas laborales más largas y horas irregulares. Estos factores de fatiga que alteran la seguridad vial necesitan estar mejor controlados mediante políticas normativas y de gestión del riesgo. En general, los conductores profesionales tenían jornadas más largas, conducían más seguido con presión del tiempo y son más propensos a realizar tareas de distracción, como hacer llamadas telefónicas, comer y beber³². El estilo de vida sedentario y los deficientes hábitos alimenticios contribuyen a que se categorice a un 40% de los conductores profesionales como obesos o con un índice de masa corporal significativamente elevado³³. Las personas obesas suelen dormirse al volante con mayor frecuencia³⁴. La fatiga también afecta a los conductores de transporte pesado y paquetería local. Hanowski et al hicieron un seguimiento de 42 conductores de vehículos pesados de trayectos breves y de paquetería durante unas dos semanas, con videocámaras y sensores, y hallaron evidencia de fatiga al volante tal como conducir algunos tramos con el 80%-100% de los ojos cerrados³⁵.

1.5.1 Trabajo nocturno y por turnos

Existen diversos estudios científicos que informan sobre los efectos de salud negativos de un horario de trabajo no estandarizado y de los posibles problemas psicológicos, efectos sobre la salud tanto a corto como a largo plazo. El trabajo nocturno también tiene un impacto en los accidentes de tráfico: Si el accidente se produce de noche, el riesgo de un accidente grave es mucho más alto. Según el Estudio Europeo sobre Condiciones Laborales (Eurofound, 2005), los trabajadores del sector del transporte parecen tener más turnos que el trabajador europeo medio (cerca de un 26,8% de los trabajadores del transporte informaron sobre sus turnos de trabajo, en contraposición con el 16,1% de media de los trabajadores).

²⁹ ETSC (2001) The Role of Driver Fatigue in Commercial Road Transport Crashes.

³⁰ DfT Stats 2009 in Jackson, P. et al (2011) Fatigue and Road Safety: A Critical Analysis of recent Evidence, DfT

³¹ Goldenbled, C. Et al (2011) Driver Fatigue: prevalence and state awareness of drivers of passenger cars and trucks: A questionnaire study among driving licence holders in the Netherlands, SWOV.

³² Broughton et al., 2003 en EU OSHA 'A review of collisions and injuries to road transport drivers.' 2010

³³ Jackson, P. et al (2011) Fatigue and Road Safety: A Critical Analysis of recent Evidence, DfT.

³⁴ Goldenbled, C. Et al (2011) Driver Fatigue: prevalence and state awareness of drivers of passenger cars and trucks: A questionnaire study among driving licence holders in the Netherlands, SWOV.

³⁵ http://scholar.lib.vt.edu/theses/available/etd-07272000-08470013/unrestricted/Hanowski_ETD.pdf

1.5.2 Gestión “justo a tiempo”

La carga laboral aumenta y los conductores se enfrentan a plazos cada vez más estrechos, a petición de clientes que por ej. desean una entrega más rápida y barata, y que obligan a una "gestión justo-a-tiempo", un aumento del tráfico, del control a distancia y de horarios más largos e irregulares.³⁶ Los conductores pueden sentirse demasiado estresados por lo que se les exige para entregar las mercancías y cumplir con los horarios de los sistemas de transporte modernos y el impacto de cadenas de subcontratación largas. Si no consiguen cumplir con dichas agendas, el operador podría tener que compensar al cliente por los retrasos sufridos. La situación promueve que los conductores desobedezcan las reglas en relación con los tiempos de descanso para poder entregar las mercancías a tiempo y seguir siendo competitivos.

1.5.3 Calidad del sueño

Otro tema a la hora de acabar con la fatiga es la calidad del sueño. La Revisión del ETSC cita que la duración y la calidad del sueño tienen un efecto directo sobre el nivel de estado de alerta y la capacidad de conducir un vehículo con seguridad³⁷. Las pruebas sugieren que tras restringirse el sueño gravemente, la recuperación del rendimiento puede no alcanzarse hasta incluso después de tres noches de sueño reparador³⁸. Además, el sueño comienza a verse afectado negativamente si este descanso diario cae por debajo de 12 a 14 horas.

1.5.4 Horario laboral, tiempo de conducción y tiempo de descanso

Los conductores deben cumplir muchas funciones distintas además de conducir, que pueden sumar un total de 9-10 horas al día. Esto puede contribuir a aumentar el estrés y la fatiga. Para los conductores profesionales, las largas horas de trabajo suelen ir aparejadas de levantarse temprano y falta de sueño. Los viajes cortos también pueden derivar en accidentes relativos a la fatiga, ya que el momento del día y un horario laboral largo e irregular, además del tiempo dedicado a conducir, propician la fatiga³⁹. Hamelin descubrió que tras 11 horas de trabajo el riesgo de participar en una colisión se duplica. Sus datos también muestran que los niveles de riesgo varían con tres factores clave. Existe un incremento del riesgo de incapacidad y adormecimiento durante la noche, un riesgo que aumenta debido a la mayor duración del horario laboral y a horarios de trabajo irregulares que parecen desembocar en problemas de sueño/estado de alerta⁴⁰.

1.5.5 “Horas de trabajo” vs. Gestión del riesgo por fatiga

La legislación europea relativa a horario laboral se presentará en la siguiente sección. Una pregunta importante es si la legislación sobre el horario laboral puede o no puede gestionar la fatiga de forma eficaz. Una revisión reciente⁴¹ indica que un enfoque “único” posiblemente no pueda gestionar factores de influencia complejos y las consecuencias de la fatiga. Los investigadores debaten que los horarios de trabajo (HDT) son simplistas y no tienen debida consideración de la variedad de factores sobre horas de trabajo, como las diferentes operaciones, condiciones de trabajo y exposición al riesgo⁴². Además, las normas no han cambiado desde 1969, mientras que el contexto en el que se opera ha cambiado drásticamente (por ej, vehículos, tecnología, exigencias del mercado). Se

³⁶ Sitio web de EU OSHA

³⁷ ETSC (2001) The Role of Driver Fatigue in Commercial Road Transport Crashes.

³⁸ ibid

³⁹ SafetyNet (2009) Fatigue

⁴⁰ ibid

⁴¹ Fourie C. et al (2011) Fatigue Risk Management Systems DfT

⁴² Dawson and McCulloch (2005) en Fourie C. et al (2011) Fatigue Risk Management Systems DfT

han hecho otros esfuerzos más singulares, como lanzar campañas de concienciación a nivel nacional, formación y educación para empleados y el uso de tecnologías dentro del vehículo que detectan el cansancio. No obstante, la investigación⁴³ destaca la necesidad de un enfoque más sistemático que “mejore las limitaciones de los HDT y medidas aisladas para gestionar la fatiga”. Así, las horas de trabajo seguirían siendo el punto de partida de la regulación. La parte 4 de este informe analiza lo que podría ofrecer la gestión del riesgo de fatiga a los empleadores y empleados. Estos sistemas de gestión irían más allá de los requisitos legislativos actuales sobre horas de trabajo y los empleadores que asuman este enfoque sistemático estarán mejor posicionados para prevenir la fatiga.

Recomendaciones a la UE y a los Estados Miembro de la UE

- Mejorar la recopilación y armonización de datos sobre la participación de vehículos pesados en las colisiones. Es más probable mejorar lo que se controla.
- Aumentar la investigación de las causas de colisiones en las que se ven involucrados vehículos pesados para comprender mejor las causas de las colisiones y adoptar medidas preventivas.
- Trabajar con la policía para elaborar un curso sobre identificación e investigación de las colisiones provocadas por la fatiga.
- Realizar un estudio a gran escala en la UE sobre la fatiga de los conductores para medir los índices actuales de prevalencia de fatiga al volante, el uso de contramedidas eficaces y diferencias entre los conductores comerciales y no comerciales.
- Reforzar el cumplimiento de la cláusula de responsabilidad (Artículo 10) de la CE 561/2006 para evitar la presión de la gestión "justo a tiempo" que contribuye a la fatiga y al estrés.

1.6 Estudio comercial y responsabilidad de los empleadores

Los empleadores tienen requisitos claros sobre cómo establecer el tiempo de conducción para sus empleados y cumplir con la legislación de la UE bajo el Reglamento (CE) 561/2006 que cubre los tiempos de conducción y descanso. El artículo 10 define claramente las obligaciones de los empleadores con respecto a la seguridad vial: “Las empresas de transporte no remunerarán a los conductores asalariados o que estén a su servicio, incluso mediante concesión de primas o incrementos salariales, en función de las distancias recorridas o del volumen de las mercancías transportadas, si dichas remuneraciones fueran de tal naturaleza que pudiesen comprometer la seguridad en carretera y/o fomentar las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento”. El artículo 10.4 cubre otras partes de la cadena de suministro, incluyendo contratistas y subcontratistas. Esta cadena de responsabilidad debería incrementar los niveles de seguridad extendiendo el alcance de responsabilidad a aquellas partes que, mediante su acción o inacción, contribuyeren a una infracción y por lo tanto alcancen el nivel de seguridad para ellos⁴⁴. Esto se analiza en más profundidad en la Parte 3.

Más allá del deber de cuidado y de las anteriormente citadas obligaciones legales, la gestión de la fatiga beneficiará a la flota de conductores de una organización exitosa, por lo que resulta lógico a nivel comercial asegurarse que los empleados están aptos para conducir.

Algunos de los resultados son:

⁴³ Fourie C. et al (2011) Fatigue Risk Management Systems DfT

⁴⁴ Quinlan, M. (2008) Remuneration and Safety in the Australian Heavy Vehicle Industry.

- reducción del absentismo;
- menos colisiones con daños materiales o fallecimientos;
- aumento de la motivación;
- mejora de la productividad;
- mayor facilidad de contratación;
- aumento de la facturación;
- una imagen positiva y atenta.

La Comisión Europea ha calculado que el incumplimiento de las obligaciones de períodos mínimos de descanso puede derivar en fatiga en el conductor, y se estima que produce un aumento de los costes de colisiones de la sociedad de 2,8 mil millones de euros al año⁴⁵.

⁴⁵ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0451:FIN:EN:PDF>

Como se cita en CE Delft, Handbook sobre estimación de costes externos en el sector del transporte, 2008. En base a estas estimaciones, la CE estimó de forma conservadora que el coste de la fatiga de los conductores profesionales en cuanto a accidentes era de 2.2 mil millones de euros. Asimismo, se estima (Base de datos CARE) que las fatalidades en la que se ven involucrados autobuses representan un 28% de las que tienen como protagonista a un vehículo pesado. Bajo la asunción simplificante de que otros costes de accidentes (lesiones, daños viarios, congestión, etc.) que involucran autobuses siguen la misma relación que los mismos costes generados por los vehículos pesados, **el coste total de accidentes para todos los vehículos comerciales por encima de 3,5 t alcanzaría los 2,8 mil millones de euros.**

Parte 2: Legislación europea

A nivel europeo, con el paso de los años se ha establecido un marco de trabajo de normas sociales de operadores para el transporte por carretera de mercancías y personas, a fin de garantizar una protección social adecuada de los trabajadores de transporte viario y mejorar la seguridad vial mediante la prevención de la fatiga. A nivel internacional, las actividades de los conductores están reguladas por el Acuerdo Europeo sobre el trabajo de tripulaciones de vehículos que participan en el Transporte Internacional por Carretera (AETR), de fecha 1 de julio de 1970.⁴⁶ Esta sección presenta una breve perspectiva general sobre la legislación de la UE. La Parte 3 analizará su implementación y procurará mejoras que podrían derivar en una mejor gestión de la fatiga y de la seguridad vial.

2.1 Normas sobre las horas de conducción

Las normas sobre las horas de conducción y descanso definidas en el Reglamento del Consejo (CEE) N.º 3820/85⁴⁷ de 20 de diciembre de 1985 han quedado reemplazadas por el Reglamento 561/2006/CE⁴⁸ de 15 de marzo de 2006. Este conjunto de reglas comunes apunta a evitar la distorsión de la competencia, mejorar la seguridad vial y garantizar unas buenas condiciones de trabajo de los conductores dentro de la UE. En particular, de acuerdo con este reglamento, la conducción diaria no debe superar las 9 horas (con una hora adicional dos veces por semana), mientras que se deben hacer descansos que sumen 45 minutos (separados en 15 minutos seguidos de 30 minutos) tras 4 horas y media de conducción, como muy tarde. El período de descanso diario debe ser de al menos 11 horas, con excepción de tres veces por semana, que podrá ser de 9 horas. En una semana, se permite conducir durante seis días (a la vez que se respetan los horarios de conducción diarios) y el tiempo semanal de conducción debe estar limitado a un máximo de 56 horas. El descanso semanal es de 45 horas continuadas, que puede reducirse a 24 horas. Para los períodos de descanso semanal reducidos deben aplicarse compensaciones.

La Decisión de Implementación C (2011) 3759 de la Comisión, adoptada de acuerdo con el Artículo 25(2) del Reglamento (CE) 561/2006, ofrece un modelo uniforme para calcular el tiempo de conducción comenzando desde el momento en el que se produce una infracción en el requisito de descanso diario (cuando el conductor no ha descansado en su totalidad o como exige el Reglamento (CE) 561/2006). El objeto de establecer este método de cálculo común fue permitir a las fuerzas del orden tomar decisiones uniformes sobre el número y la gravedad de las infracciones cometidas por conductores que no acataban su obligación de descansar periódicamente. Este método, sin embargo, no ofrece tolerancia hacia los incumplimientos de requisitos de períodos de descanso, que siempre se considerarán infracciones y se sancionarán como tales. Este enfoque común está pensado para permitir evitar situaciones en las que los conductores son penalizados de forma diferente y desproporcionada para los mismos registros en diferentes estados miembro⁴⁹.

2.2 Horario de trabajo

Si bien las reglas sobre horario de los conductores de la UE ponen límites a las horas de conducción y períodos de descanso, no ponen límites específicos al tiempo de trabajo general. Así, las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006 se ven reforzadas por la Directiva del Consejo y del Parlamento de la UE 2002/15/CE⁵⁰ de 11 de marzo de

⁴⁶ CORTE elaboró un texto consolidado y actualizado de la AETR (que entró en vigor a 20 de septiembre de 2010).

⁴⁷ Reglamento (CEE) n.º 3820/85 de 20 de diciembre de 1985 sobre la armonización de cierta legislación social relativa al transporte por carretera.

⁴⁸ Reglamento (CE) n.º 561/2006 de 15 de marzo de 2006 sobre la armonización de cierta legislación social sobre transporte por carretera y que modifica a los Reglamentos del Consejo (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 y Reglamento del Consejo (CEE) n.º 3820/85.

⁴⁹ http://ec.europa.eu/transport/road/social_provisions/enforcement_en.htm

⁵⁰ Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2002 sobre la organización del horario de trabajo de las personas que realizan actividades de transporte móvil por carretera.

2002, que establece los requisitos mínimos con respecto a la organización del tiempo de trabajo para todas las personas que realizan actividades de transporte móvil por carretera, incluyendo conductores autónomos. La Directiva regula el tiempo de trabajo diario, semanal y mensual, desde una perspectiva a largo plazo. Su principal objetivo es garantizar que los conductores profesionales no se vean sobrecargados de trabajo y crear una competencia comparable entre los Estados Miembro. En comparación con la normativa sobre conducción y tiempo de descanso, solo tiene una influencia indirecta sobre la seguridad vial⁵¹. Bajo este "tiempo de trabajo" establecido en la directiva para trabajadores con movilidad no es posible exceder una media de 48 horas semanales (normalmente calculadas sobre un período de referencia de 4 meses), 60 horas en una única semana y 10 horas en cualquier período de 24 horas, si se trabaja por la noche. El tiempo de trabajo incluye actividades como: conducir; carga y descarga; limpieza y mantenimiento técnico; asistencia a pasajeros para subir y bajar del vehículo. Excluye: pausas obligatorias y períodos de descanso; y períodos de disponibilidad. La Directiva también incluye requisitos de pausas (un máximo de seis horas consecutivas sin pausas) y amplía las disposiciones de tiempo de descanso de las reglas de horas de conducción en la UE a los miembros de la tripulación cuando trabajan en vehículos dentro del ámbito de aplicación.

2.3 Legislación sobre el tacógrafo

Un tacógrafo es un equipo de registro adaptado a los vehículos comerciales que almacena datos sobre el movimiento del vehículo y de ciertos períodos de trabajo de sus conductores. El registro de los períodos de trabajo individuales de los conductores es obligatorio en los vehículos comerciales de Europa, a fin de hacer cumplir la normativa sobre horas de conducción.

El tacógrafo digital registra las actividades del conductor, su velocidad, distancias, datos de identificación del vehículo, del tacógrafo instalado, datos de calibración así como los fallos e intentos de manipulación del sistema, y cuándo se ha accedido a los datos (por ejemplo, por las fuerzas del orden). Almacena datos digitales de las actividades del conductor y actividades del vehículo en su memoria interna y separadamente en una tarjeta de memoria del conductor. El operador del camión debe descargar periódicamente estos datos del tacógrafo digital y de las tarjetas de los camioneros. También necesitan analizar los datos, a fin de garantizar que cumplen con las normas. El sistema del tacógrafo digital está controlado por cuatro tarjetas de memoria diferentes: Conductor, empresa (operadores), taller (fabricantes de tacógrafos, de vehículos o centros de calibración de tacógrafos) y tarjeta de control para las fuerzas del orden. Cada tarjeta de memoria se expide de acuerdo a las necesidades específicas. Todos los Estados Miembro deben garantizar la disponibilidad y ofrecer toda la infraestructura necesaria y el equipo para la aplicación, personalización y expedición de tarjetas de memoria tacográficas digitales.

Bajo el Reglamento (CE) n.º 561/2006, los períodos de conducción y descanso deben registrarse y se debe monitorizar regularmente el cumplimiento de estas normas. Los tacógrafos digitales son obligatorios por ley. El Reglamento (CEE) n.º 3821/85⁵² de 20 de diciembre de 1985 ofrece las bases legales para la instalación del equipo de registro (tacógrafos análogos) en el transporte por carretera. El tacógrafo ha sido obligatorio desde el 29 de septiembre de 1986, y los tacógrafos digitales se introdujeron con el Reglamento 2135/98/CE⁵³. Este Reglamento modificó el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 de modo que a día de hoy el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 cubre tanto los tacógrafos analógicos como digitales. Los tacógrafos digitales deben instalarse en vehículos de mercancías que

⁵¹ Kühner, R.: Straßengüterverkehr in Deutschland- rechtlicher Rahmen, Strukturen und Sozialvorschriften, discurso en VGT 2011.

⁵² Reglamento (CEE) n.º 3821/85 de 20 de diciembre de 1985 sobre equipos de registro en el transporte por carretera.

⁵³ Reglamento (CE) n.º 2135/98 de 24 de septiembre de 1998, que modifica el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 sobre equipos de registro en el transporte por carretera. Consultar también el Reglamento (CE) N.º 1360/2002 de 13 de junio de 2002, que adapta por séptima vez al progreso técnico el Reglamento del Consejo (CEE) N.º 3821/85 sobre equipos de registro en el transporte por carretera (Texto con relevancia EEA) y Reglamento de la Comisión (UE) N.º 1266/2009 de 16 de diciembre de 2009, que adapta por décima vez al progreso técnico el Reglamento del Consejo (CEE) N.º 3821/85 sobre equipos de registro en el transporte por carretera.

entran en el ámbito de aplicación de las reglas de horas de conducción y que se pusieron en servicio tras el 1 de mayo de 2006.

Recientemente, la Comisión Europea⁵⁴ ha propuesto volver a revisar el marco legal de los tacógrafos. La propuesta legislativa alienta la utilización del sistema de posicionamiento por satélite, que permitiría una mejor monitorización y ofrecería información importante para organizar la cadena logística. El reglamento propuesto también apunta a mejorar las capacidades técnicas del tacógrafo digital y convertirlo en un tacógrafo verdaderamente “inteligente”, vinculado a los desarrollos actuales de los STI. Según la Comisión Europea, la propuesta incluye medidas no técnicas como la mejora de la confianza en los talleres, la introducción de un grado mínimo de armonización de sanciones, de formación de los agentes de control y la simplificación de normas sobre el uso del tacógrafo.

2.4 Cumplimiento

Los Estados Miembro están obligados a hacer cumplir la Directiva 2006/22/CE⁵⁵, modificada por la Directiva 2009/4/CE y la Directiva 2009/5/CE, que determina el nivel mínimo de cumplimiento requerido para garantizar el cumplimiento con las normas definidas en los tiempos de conducción y períodos de descanso y la normativa sobre tacógrafos. Sugiere unos métodos comunes para llevar a cabo verificaciones e inspecciones en carretera y en las instalaciones de trabajo, así como el fortalecimiento de la cooperación entre las autoridades de los Estados Miembro a cargo de la implementación del transporte por carretera. Además, en 2009 se adoptaron unas directrices⁵⁶ sobre contramedidas para detectar y prevenir la manipulación de dispositivos.

⁵⁴ Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento del Consejo(CEE) N.º 3821/85 sobre equipos de registro en el transporte por carretera y que modifica el Reglamento (CE) N.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo.

⁵⁵ La Directiva 2006/22/CE de 15 de marzo de 2006 sobre las condiciones mínimas de implementación del Reglamento del Consejo (CEE) n.º 3820/85 y (CEE) n.º 3821/85 sobre la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y que revoca la Directiva del Consejo 88/599/CEE.

⁵⁶ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:021:0087:0099:EN:PDF>

Parte 3: Enfoque sobre las normas sociales

La siguiente sección cubre diferentes temas relativos a las reglas sociales entre las que se incluyen el cumplimiento, la formación de los agentes de control, los niveles de las multas, combatir el fraude, ofrecer información a los conductores sobre interpretación de las normas y prevención de la fatiga, y finalmente, planificación de itinerarios y requisitos de la infraestructura de las áreas de descanso. Las mejoras en estas áreas derivarían en un mejor control de la fatiga de los conductores de vehículos pesados.

3.1 Cumplimiento

“Una parte significativa de los vehículos verificados por la policía nacional o fuerzas del orden infringe las normas sociales”.⁵⁷ De media, en cualquier momento, alrededor de 45.000 vehículos infringen la normativa sobre tacógrafos de la UE.⁵⁸ Algunas de estas infracciones pueden tener un impacto negativo sobre la seguridad vial. Los reglamentos de la UE sobre tiempos de conducción y descanso y sobre tacógrafos no se hacen cumplir de igual manera a lo largo de Europa. Por el contrario, lo que existe son áreas de cumplimiento específicas de cada país o subnacionales, lo que deriva en una falta de interpretación legal coherente, prácticas de control y política de sanciones. La Comisión Europea ha elaborado unas directrices para aclarar algunas disposiciones ambiguas en los Reglamentos. CORTE, la Confederación de Organizaciones para el Cumplimiento de la ley en Transporte por Carretera, tiene por objetivo el desarrollo y el acuerdo de las interpretaciones comunes en materia de transporte por carretera, seguridad vial y legislación/cumplimiento de seguridad vial y metodologías de cumplimiento armonizadas mediante mejores prácticas. La organización ha desarrollado una serie de hojas informativas sobre interpretación de diferentes partes de los Reglamentos.

La Comisión elaboró a cabo un estudio sobre la implementación por parte de los Estados Miembro de la legislación sobre normas sociales en materia de transporte por carretera durante el período 2007-2008.⁵⁹ El informe decía que "se registraron un total de 3.244.997 infracciones, lo cual es un aumento bastante significativo en el número de infracciones informadas en el período previo (es decir, 1.016.755). Esto es debido al mayor número de controles (39% de más días laborables comprobados) y al incremento en la frecuencia de las infracciones detectadas. Los casos de infracciones se han duplicado en cuanto a infracciones detectadas por día laborable comprobado, llegando a 3,9 infracciones de media por cada 100 días laborables comprobados, lo que indica que los controles se han vuelto más eficientes y eficaces desde la introducción del nuevo régimen de cumplimiento"⁶⁰. El informe también expone las diferencias en el proceso de cumplimiento y destaca una serie de problemas. La Comisión declaró que el cumplimiento de las normas de horas de trabajo para trabajadores con movilidad es un proceso complejo que no siempre garantiza que los resultados de los controles sean fiables. El informe también destaca enfoques de cumplimiento variados a lo largo de la UE, y "algunos países declaran llevar a cabo controles localizados con regularidad. En otros países, se realizan controles meramente al efecto tras recibir una denuncia o queja, o peticiones de conductores o empresas de transporte, o pruebas de irregularidades recibidas de otras actividades de cumplimiento"⁶¹ Además, muchos Estados Miembro están centrándose demasiado en controles aleatorios y no lo suficiente en los localizados que deben llevarse a cabo en las instalaciones de las empresas (según lo exige la legislación). La calidad de cumplimiento de la norma difiere a lo largo de los países dependiendo del enfoque asumido por los gobiernos nacionales y cómo las agencias relevantes dan prioridad y dotan de recursos a esta área.

⁵⁷ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0451:FIN:EN:PDF>

⁵⁸ http://ec.europa.eu/employment_social/dsw/public/actRetrieveText.do?id=8903

⁵⁹ <http://www.uni-mannheim.de/edz/pdf/sek/2011/sek-2011-0052-en.pdf>

⁶⁰ <http://www.uni-mannheim.de/edz/pdf/sek/2011/sek-2011-0052-en.pdf>

⁶¹ Ibid pág. 12

La Comisión preparó unas directrices para apoyar a los Estados Miembro en la interpretación nacional y aplicación del Reglamento (CE) n.º 561/2006. No obstante, se indica que “las directrices no son vinculantes a nivel legal y por lo tanto no consiguen el objetivo de transposición uniforme en los Estados Miembro”⁶².

Un estudio exploratorio reciente⁶³ que analizaba el cumplimiento y el respeto normativo de la legislación de seguridad del transporte internacional de mercancías por carretera en la Región del Mar Báltico (Proyecto CASH) descubrió que algunos transportistas dejan de lado asuntos sobre seguridad debido a las altas presiones de los costes acarreados por la crisis económica. La colaboración entre las autoridades y los transportistas y la formación de conductores figuran como los avances que necesitan mejorarse en materia de seguridad de mercancías en carretera.

3.1.1 Nuevas propuestas sobre tecnología

El uso de diferentes programas de análisis a lo largo de Europa deriva en diferentes interpretaciones y por lo tanto en diferentes prácticas de cumplimiento y respeto normativo. “Las formas de descargar los datos aparecen especificadas en la legislación, junto con unas directrices para su interpretación, pero el diseño técnico de las herramientas de descargar e interpretación quedan bajo la responsabilidad del Estado Miembro. El equipo de registro no está diseñado para evaluar si se producen infracciones en torno al reglamento sobre horario de conducción. Solo se supone que sirve para registrar datos, sin analizarlos. La interpretación de los mismos queda para las fuerzas del orden y los conductores/operadores”. Consecuentemente, “existen grandes disparidades entre los Estados Miembro en cuanto a la capacidad y la eficacia de los instrumentos de las fuerzas del orden para los controles en carretera y en las empresas”.⁶⁴

La Comisión Europea ha lanzado una nueva propuesta⁶⁵ para revisar la legislación sobre tacógrafos con vistas a mejorar el sistema, facilitar un mejor cumplimiento de las reglas sociales y reducir la carga administrativa innecesaria. En relación con la estandarización del equipamiento tacográfico, la consulta que informaba sobre la nueva propuesta destacaba “una aceptación de la necesidad de tener unos estándares mínimos establecidos a nivel normativo, junto con que los fabricantes de tacógrafos y otros sistemas manifiesten su intención de innovar más allá de estos estándares mínimos”.⁶⁶ También se plantearon y se dio apoyo a más mejoras en la tecnología, con el objetivo de hacer que los controles en carretera sean más eficaces.

Algunos cambios que se implementarían con el reglamento propuesto tienen el potencial de armonizar aún más y mejorar el sistema tacográfico existente. Entre ellos se incluyen:

- “Comunicación remota desde el tacógrafo para fines de control (Artículo 5): esta función dará a las autoridades de control algunas indicaciones básicas sobre cumplimiento antes de detener al vehículo para un control en carretera. Las empresas cumplidoras evitarán controles en carretera innecesarios y podrían beneficiarse de una subsecuente reducción de la carga administrativa”.

- “Grabación automática de la ubicación exacta mediante GNSS (Artículo 4): esta disposición dará a las autoridades controladoras más información para verificar el cumplimiento de la legislación social. Mediante la grabación automática, también se contribuirá a reducir la carga administrativa.

⁶² <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A7-2010-0130+0+DOC+PDF+V0//EN>

⁶³ <http://www.cash-project.eu/en/Frontpage>

⁶⁴ http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/doc/2010_03_01_background_info.pdf

⁶⁵ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0451:FIN:EN:PDF>

⁶⁶ http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/doc/2010_03_01_responses_summary.pdf

– Garantizar la integración de tacógrafos digitales en los Sistemas de Transporte Inteligente (STI) (Artículo 6): al ofrecer una interfaz armonizada y estandarizada del tacógrafo, otras aplicaciones de STI tendrán un acceso más sencillo a los datos recopilados y producidos por el tacógrafo digital⁶⁷

3.1.2 Responsabilidad

Según el artículo 10(4) del Reglamento (CE) n.º 561/2006, los remitentes, las agencias de transporte, los operadores turísticos, contratistas principales, subcontratistas y agencias de empleo de conductores deben garantizar que las agendas de tiempos de transporte acordadas contractualmente cumplen con las disposiciones de las horas de conducción (tiempo de descanso y conducción). Un informe del Parlamento Europeo de 2010 indicaba que solo se hacía referencia explícita a esta obligación en la legislación nacional de Dinamarca, Estonia, Finlandia, Polonia y Suecia.⁶⁸ Asimismo, los enfoques difieren a lo largo de los Estados Miembro en cuanto a cómo las autoridades de control verifican el cumplimiento de estas normas por cada uno de los actores involucrados. Es difícil identificar claramente quién es responsable de las infracciones. Por ejemplo, “la empresa debe asumir todas las medidas razonables para cumplir con este requisito. Si un contrato con el cliente incluye una disposición que indique que los tiempos de transporte deben respetar la normativa de la UE, entonces el requisito normalmente podría cumplirse. Sin embargo, es poco probable que una agencia de empleo de conductores se absuelva de la responsabilidad si se descubre que ha estado ofreciendo trabajos continuados a los conductores en casos en los que es imposible para el conductor en cuestión hacer un descanso diario o semanal entre dichos trabajos”.⁶⁹ Algunos Estados Miembro ya están avanzando hacia una aplicación concreta del Artículo 10 que defina la cadena de responsabilidad y se centre en los remitentes. Esto reconoce, especialmente en el caso de grandes empresas/remitentes, que ellos son los responsables de tomar las decisiones en cuanto a la organización del trabajo, en lugar de los conductores individuales. Los Estados Miembro son los que ostentan la responsabilidad de garantizar que la cadena de responsabilidad se cumple y que todos los involucrados asumen las medidas necesarias para evitar la fatiga del conductor mediante una apropiada aplicación de las reglas. “En última instancia, cualquier marco satisfactorio para regular las horas de conducción de los conductores comerciales debería basarse en obligaciones o requisitos mutuos”.⁷⁰

a) Italia

Recientemente se han dado pasos en Italia para garantizar el cumplimiento de la cadena de responsabilidad. La ley italiana 127/2010⁷¹ contiene una serie de medidas sobre la contratación para el transporte de mercancías o recompensas que incluyen el acuerdo de costes mínimos para los operadores logísticos, nuevas normas sobre términos de pago y responsabilidad compartida que cubre la totalidad de la cadena de transporte. Cada mes, el Ministerio de Transporte (y en el futuro un Observatorio Estatal de Costes del Transporte) calcula el coste mínimo por kilómetro viajado al que deben adherirse los contratistas (por ej., si “costo mínimo” es 1,8 euros por km, el contratista y el transportista son libres de acordarlo en 1,9, o 2,2 o 2,5, etc., pero nunca por debajo de 1,8). La negociación es libre y se respeta la legislación de competencia de la UE. Esto apunta a garantizar que siempre se cubran los costes de transporte mínimos, reduciendo así la presión sobre los proveedores para que hagan entregas en mayor número o más rápido para simplemente cubrir los costes. En particular, de acuerdo con los Artículos 7 y 8 de la ley, la policía debe valorar la responsabilidad tanto del cliente y del transportista junto con la del conductor del vehículo cuando hacen controles en carretera. La ley italiana exige un documento de instrucciones específico y por

⁶⁷ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0451:FIN:EN:PDF>

⁶⁸ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A7-2010-0130+0+DOC+PDF+V0//EN>

⁶⁹ http://www.fta.co.uk/galleries/downloads/email_news/vosa_rule_on_drivers_hours_tachographs.pdf pág. 44

⁷⁰ <http://www.etsc.eu/documents/drivfatigue.pdf> pág. 22

⁷¹ <http://www.altalex.com/index.php?idnot=11741>

separado (“scheda di trasporto”) que el conductor debe guardar a bordo y que también está relleno y firmado por el contratista, permitiendo así a la policía controlar y hacer cumplir la co-responsabilidad e imponer sanciones. Esta ley también exige claridad en cuanto a interacciones con la Ley de Autovías.

b) Irlanda

La Autoridad de Seguridad Vial ha producido un folleto de orientación para los involucrados en este sector, que explica la cadena de responsabilidad y las infracciones de las normas sobre tiempo de conducción, descansos y tiempo de descanso. El simple folleto de dos páginas subraya claramente que las normas sobre las horas de conducción no son solo responsabilidad de los conductores. Son también responsabilidad de todos los que, como parte del negocio, gestionan, operan, organizan o utilizan los servicios de transporte por carretera. El RSA aconseja seguir los siguientes pasos para garantizar que se cumplen las responsabilidades:

- “Se debe garantizar que todos los trayectos asumidos en su nombre están adecuadamente planificados y conceden suficiente tiempo para que el conductor tenga un margen ante cualquier posible congestión de tráfico, obras en carretera y malas condiciones meteorológicas.
- Al planificar el trayecto, también debe garantizarse que se tiene en cuenta la existencia de zonas donde suelen producirse retrasos y el grado de conocimiento de la ruta por parte del conductor.
- Todo tiempo de trayecto acordado por contrato con una empresa de transporte debe cumplir con los tiempos y normas nacionales y de la UE relativos a tiempos de conducción, descansos y tiempos de descanso.
- Debe garantizarse que no se alienta a los conductores a no seguir las horas de conducción y que no se los incentiva a infringir estas normas.
- Al planificar los tiempos de conducción, debe garantizarse que se tienen en cuenta los requisitos de la vida diaria del conductor, como comer, descansar, dormir, etc. Las normas de horas de conducción especifican unos períodos máximos de conducción diaria y períodos de descanso diario y semanal mínimos para los conductores.
- Planificación de tiempos: se debe permitir al conductor tener las pausas diarias y semanales exigidas, así como los tiempos de descanso.⁷²

En resumen, el mensaje principal es que una persona que tiene influencia sobre los conductores y el comportamiento de los contratistas puede ser responsable si dicha conducta deriva en un incumplimiento de las normas de tacógrafos y tiempos de conducción.

3.1.3 Métodos complementarios de cumplimiento

Un cumplimiento eficaz exige compromiso por parte de los Estados Miembro en cuanto a recursos para equipos, personal y formación, y los métodos tradicionales de cumplimiento se centran en controles manuales que exigen la presencia de muchos agentes. “El principal método para obligar al cumplimiento ha sido enviar a agentes del orden a buscar infracciones”.⁷³

En un intento de incrementar la eficacia del cumplimiento, algunos Estados Miembro están desarrollando enfoques complementarios que maximizan y localizan objetivos. Los métodos de “cumplimiento inteligente” incluyen iniciativas en el área de controles localizados a empresas de bajo rendimiento, el desarrollo de mecanismos de análisis de carencias y trabajar conjuntamente con el sector para desarrollar enfoques basados en la autoevaluación. “La tendencia actual en el control del cumplimiento por parte de los transportistas es:

- Detección electrónica de incumplimientos;

⁷²http://www.rsa.ie/Documents/Tachograph_Enf/Tacho%20Cards/Tacho%20Guides/drivers_hours_dl_low_res.pdf

⁷³ Moving Freight with Better Trucks, Documento Resumen OCDE/ITF 2011 pág. 15.

- Utilización de tecnología de la información para recopilar y aplicar información sobre patrones de comportamiento, a fin de permitir que se centren los recursos de control del cumplimiento sobre los conductores y operadores de alto riesgo;
- Utilización de los marcos de acreditación y puntos de seguridad para alentar la aplicación de sistemas de gestión de seguridad; e
- Imposición de requisitos legales sobre los participantes no conductores que tienen control sobre las operaciones del camión.

Una tecnología de la información mejorada permite un procesamiento más rápido y eficiente de las infracciones detectadas y el desarrollo de perfiles de riesgo y cumplimiento de operadores. Ello permite la localización de operadores de alto riesgo, ya sea mediante puntos de seguridad, tablas de cumplimiento o marcos de licencias de operadores”⁷⁴

Las agencias involucradas con el control del cumplimiento necesitan realizar revisiones periódicas de sus métodos de control. Estas revisiones necesitan analizar el tipo de inspecciones que deben realizarse (controles con notificación previa o sin aviso) y la naturaleza del control (sistemas de gestión interna, procedimientos, registros de lo implementado para conseguir eficacia y eficiencia, incremento de la disuasión, promoción del cumplimiento y especial atención sobre los infractores reincidentes que no adoptan medidas correctivas tras la detección. Las agencias necesitan explicar los métodos de control a las asociaciones del sector, colaborar cuando sea posible, en particular en cuanto a los términos de la información y orientación y el desarrollo de mecanismos de entendimiento entre las agencias y los controlados. Lo ideal es que estas actividades se efectúen sobre un contexto de estrategia de seguridad vial más amplia que promueva la seguridad vial sobre todos los grupos socioeconómicos.

a) Países Bajos

En los Países Bajos, un país con alto tráfico de camiones pesados, existen solo 55 agentes de control de cumplimiento y 30 policías de tráfico, lo que limita lo que se puede hacer en cuanto a acción de control tradicional. Para superarlo, los agentes de control están trabajando con las empresas para ayudarles a conseguir un alto nivel de cumplimiento con las normas sociales, reduciendo así la necesidad de detenerles para efectuar controles. La experiencia hasta la fecha ha demostrado que esta cooperación con las empresas para dotar de confianza da buenos resultados en cuanto a cumplimiento y reduce la necesidad de sanciones.

La IVW (Inspectie Verkeer en Waterstaat / Dirección de Inspección de Transporte y Gestión del Agua) supervisa el cumplimiento con la legislación y las normas en el sector del transporte, incluyendo la legislación de tiempos de conducción y descanso. Para cumplir con este papel han implementado un enfoque que usa 5 tipos de supervisión: inspecciones de objetos, inspecciones a la empresa, auditorías, control de cumplimiento e inspecciones digitales”⁷⁵ La Dirección de Inspección reconoce la necesidad de flexibilidad y que un enfoque “único” para cumplir con la legislación no es apropiado, dada la diversidad dentro del sector en cuanto a tipo de empresa y sus características. El sistema de “auditorías y acuerdos de control de cumplimiento” exige “supervisión de los sistemas, procesos y métodos a fin de garantizar el cumplimiento de las leyes y las normas”.⁷⁶ Esto sirve para reducir la carga normativa sobre las empresas, alentándolas a cumplir activamente con la legislación.

“A fin de comprobar si una empresa realmente tiene control de sus sistemas y procesos, La Dirección de Inspección sigue los siguientes criterios:

- La dirección demuestra su responsabilidad de cumplimiento con las leyes y las normas.
- El personal (planificadores, conductores, etc.) comprende la importancia de cumplir con las leyes y normas, y actúan de acuerdo a ello.

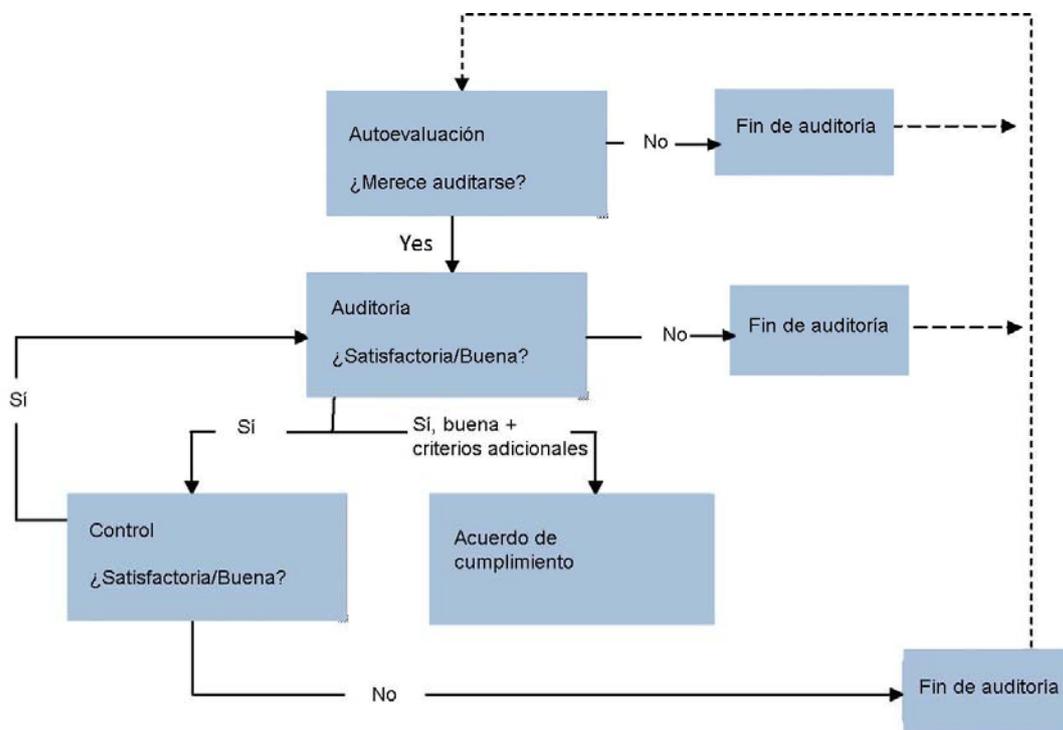
⁷⁴ Ibid.

⁷⁵ Ley de Auditoría de Transporte por Carretera, Auditorías y Acuerdos de Control de Cumplimiento, Inspectie Verkeer en Waterstaat, 2010.

⁷⁶ Ibid.

- Las responsabilidades y poderes de los que velan por el cumplimiento de la legislación y las normas están claramente definidas y bien conocidas dentro de la organización.
- El personal posee suficiente conocimiento y las actitudes adecuadas para ser capaces de cumplir con la legislación y las normas.
- El personal posee unos medios adecuados para cumplir con las leyes y las normas.
- Se han integrado medidas de control demostrables en los procesos primarios, de apoyo y de gestión, a fin de garantizar el cumplimiento con las leyes y las normas.
- La Dirección controla y comprueba en intervalos regulares la garantía de cumplimiento de las leyes y normas para verificar su eficacia y posibles mejoras e intervenir cuando sea necesario”.⁷⁷

El proceso de auditoría consiste en tres pasos: una autoevaluación, una auditoría y un control como el que se muestra a continuación (se necesitan buenos resultados en cada etapa para que una empresa pueda avanzar a la siguiente).



La obtención de buenos resultados en una auditoría podría derivar en la firma de un convenio o acuerdo de cumplimiento entre las empresas y la Dirección de Inspección. “En el acuerdo de cumplimiento... [...]... se logran acuerdos más detallados para mejorar el cumplimiento de la ley y las normas, se reduce la carga de supervisión y se expanden los servicios”.⁷⁸ La empresa también debe demostrar un cumplimiento superior a la media en lo que supervisa la Dirección de Inspección y tener una buena reputación con otros servicios de inspección siempre que sea de aplicación.

Si una organización cumple estas condiciones, la Dirección de Inspección define cómo realizará las supervisiones y así se desmarca de las formas tradicionales de control. Con los nuevos métodos, la Dirección de Inspección evalúa la calidad de las medidas de control y garantiza el cumplimiento de la legislación y las normas y la minimización de riesgos. Este control debe basarse en una metodología “planificar – hacer – comprobar – actuar”.

⁷⁷ Ibid.

⁷⁸ Ibid

“El objetivo de este acuerdo es establecer los acuerdos que las partes han hecho sobre la base de su propia responsabilidad a fin de conseguir una supervisión eficaz y eficiente con una intensidad de control mínima”.⁷⁹ Bajo este convenio, la empresa acuerda una serie de condiciones, entre las que se incluye la provisión de un sistema de gestión que verifique el cumplimiento y trabaje para su continua mejora, métodos de información de la gestión del riesgo e incidentes que se producen y garantizar que todos los terceros implicados que se contraten también estén aptos para seguir los requisitos de calidad. A cambio, la Dirección de Inspección acuerda realizar el mínimo número posible de auditorías o inspecciones para comprobar las actividades de la empresa en lugar del número normal de procedimientos de control para evaluar los informes remitidos por la sociedad. La Dirección de Inspección trabaja en consulta con la empresa y designa a unas personas específicas para ejercer un rol de consulta.⁸⁰

b) Irlanda

En Irlanda se ha adoptado un enfoque basado en el riesgo y orientado a la inteligencia que ha facilitado un uso más localizado de los recursos de control de cumplimiento para las inspecciones en instalaciones. El énfasis ha estado puesto en informar y educar al sector y utilizar un enfoque escalonado hacia el cumplimiento, en lugar de recurrir a multas y sanciones desde el principio, a fin de apoyar a los que desean cumplir con la legislación de las normas sociales, a la vez que se lidia con los aspectos prácticos. El RSA trabaja con el operador que demuestra un claro compromiso para atender los asuntos de cumplimiento de forma eficaz y robusta, mediante educación y orientación, a la vez que reserva más medidas punitivas para los infractores reincidentes. La educación y el control del cumplimiento están profundamente interrelacionadas y son componentes clave de la estrategia de cumplimiento implementada por el RSA.

El RSA ha desarrollado diverso material de orientación para conductores que se distribuye en los controles en carretera así como en cursos de formación de Certificados de Competencia Profesional (CPC, en inglés)⁸¹. Como parte de un importante programa de reforma del sistema de verificación de vehículos comerciales en Irlanda, la Autoridad de Seguridad Vial (RSA) tiene pensado implementar un sistema de información de vehículos comerciales (COVIS) cuya función principal será la de una herramienta de gestión e inteligencia comercial para recopilar, entre otros, datos de infracciones, resultados de las pruebas de los vehículos comerciales y guardar registros de riesgo sobre los operadores y otras entidades relevantes.

La información de COVIS estará disponible al personal de control de cumplimiento cuando efectúen controles en carretera e instalaciones. Los operadores que cumplan con los estándares de cumplimiento serán recompensados con una injerencia mínima en su actividad, mientras que los que no mantengan su flota en buen estado o no cumplan la normativa social sufrirán controles localizados con frecuencia.

c) Reino Unido

Desde 2006, la Agencia de Servicios y Operador de Vehículos (Vehicle Operator and Services Agency - VOSA)⁸² ha estado utilizando la Tabla de Riesgos de Cumplimiento de Operadores (OCRS, en inglés) como herramienta para ayudar a localizar a los operadores que se cree ofrecen un mayor riesgo para la seguridad pública a raíz de sus incumplimientos. La puntuación de OCRS se calcula de los registros de cumplimiento de la VOSA de un operador específico durante un período continuado de dos años y recibe datos de un servidor central que los envía a dispositivos de cumplimiento móviles en poder de los agentes de tráfico en los controles en carretera. Un operador

⁷⁹ Ministry of Infrastructure and Environment, Transport and Water Management Inspectorate Covenant.

⁸⁰ Dit is een uitgave van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (2010), Auditstatuut Wegvervoer (Audits en Handhavingsconvenanten), solamente en holandés.

⁸¹ <http://www.rsa.ie/en/RSA/Professional-Drivers/Driving-Safely/Driver-Hours/>

⁸² <http://www.vosa.gov.uk/>

recibe una puntuación sobre esos dos años en comparación con otros operadores similares y se le otorgan los puntos principalmente en base a su historial de encuentros con la VOSA y la puntuación obtenida sobre este porcentaje. Las cifras se actualizan semanalmente, por lo que las puntuaciones van cambiando continuamente. A pesar de que el histórico específico a cada operador no cambia, su puntuación podría cambiar debido a una mejora general o deterioro en los registros de los comparadores del sector. Las puntuaciones se asignan por “control técnico” y “tráfico”. Este último se basa en el historial de infracciones y encuentros en carretera con VOSA en relación con infracciones no mecánicas, como infracciones por horas de conducción, tacógrafo y sobrecarga.

El sistema continúa desarrollándose para incorporar un sistema gradual de multas a la puntuación OCRS. La introducción del elemento de graduación de multas fijas al OCRS definirá mejor más niveles de infracción grave que se reflejarán en los OCRS de los operadores. Este enfoque mejorado reconoce el hecho de que hay “diferentes razones por las que los operadores podrían incumplir, desde una simple falta de conciencia sobre la normativa a incumplimientos dolosos basados en costes”⁸³. Esto sugiere que serían apropiadas diferentes respuestas para los incumplimientos. Al desarrollar el enfoque graduado, la VOSA apunta a trabajar codo con codo con los operadores que así lo deseen para que sean cumplidores mediante el compromiso y la educación, a la vez que se apliquen mayores penas a los evasores reincidentes y graves.

d) Alemania

En Alemania se aplica un enfoque de control de cumplimiento más clásico, en donde los controles en carretera continúan contribuyendo de forma importante a la supervisión del marco legal del transporte de mercancías por carretera. La policía de cada Estado Federal y la Oficina Federal de Transporte de Mercancías (BAG, en alemán), son los responsables de aplicar las medidas de control de cumplimiento: además de los controles en carretera, se efectúan controles in-situ y se aplican medidas de control en las instalaciones de las empresas de transporte. La BAG es una autoridad federal independiente dentro del dominio del Ministerio Federal de Transporte, Construcción y Desarrollo Urbano. La BAG es también la autoridad responsable de emitir multas por infracciones de los residentes y no residentes que cubren las normas sociales sobre transporte tales como tiempo de trabajo, conducción y descanso y la normativa tacográfica. Se organiza de forma descentralizada con 11 sucursales a lo largo de todo el país. Ocho de ellas son las responsables de los controles in-situ y de los procedimientos de infracción. Cada día, así como durante los fines de semana y por la noche, se despliegan cerca de 240 inspectores en las carreteras de Alemania. Cuentan con 120 vehículos equipados con tecnología informática especial que les permite un acceso directo a la sucursal respectiva mediante UMTS. Cada año, ambas autoridades de control de cumplimiento controlan entre aproximadamente 1,4 a 1,5 millones de vehículos en relación con los tiempos de descanso y trabajo, 2/3 por la policía y 1/3 por la BAG. La última ha elaborado un folleto informativo en varios idiomas sobre el contenido y el procedimiento de las inspecciones para tener una mejor comunicación con los conductores (consultar 3.5).

En el contexto del Plan de Acción de Transporte y Logística de Mercancías⁸⁴ del Ministerio Federal de Transporte, Construcción y Desarrollo Urbano, la mejora de la seguridad en el sector del transporte pesado se concibe mediante el aumento del nivel de cumplimiento de la legislación social. Se han adoptado diversas medidas para incrementar el nivel de cumplimiento, entre otras, un análisis detallado de los datos de cumplimiento y la identificación de los grupos objetivo. En cooperación con los implicados, las propuestas deben desarrollarse mediante formación, mejorando la estrategia de control de cumplimiento y, en caso de ser apropiado, llevando a cabo controles especiales.

⁸³ KSBR Brand Futures: Road to Compliance, 2009

⁸⁴http://www.bmvbs.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/GueterverkehrUndLogistik/Aktionsplan/aktionsplan_node.html

3.1.4 Cooperación a lo largo de Europa

“Según la Directiva 2006/22/CE, los Estados Miembro deben, al menos seis veces al año, llevar a cabo controles concertados en cooperación con al menos un Estado Miembro. En base a la información disponible, la mayoría de los Estados Miembro participan regularmente en controles concertados y otras iniciativas bilaterales o multilaterales. Sin embargo, el límite establecido por la Directiva no siempre se alcanza”.⁸⁵

a) Sistema de puntuación del riesgo

El Artículo 9 de la Directiva 2006/22/CE exige a los Estados Miembro introducir un sistema de puntos de riesgo para las empresas en base al número y la gravedad de las infracciones cometidas. El objetivo es incrementar los controles sobre las empresas con un historial malo en cuanto a cumplimiento de los tiempos de conducción. Además, la Comisión ha asumido el análisis de los sistemas de puntuación del riesgo introducidos por los Estados Miembro, con arreglo al Artículo 9 de la Directiva 2006/22/EC.⁸⁶ Este enfoque obliga a los Estados Miembro a intercambiar datos, y abre la puerta para la aparición de un Sistema de Puntuación del Riesgo Europeo, a través del cual se podrían identificar las empresas con menor puntuación y se podrían marcar como objetivo a nivel UE.. Esto exige buenas relaciones y cooperación entre las organizaciones de control del cumplimiento más allá de las fronteras.

b) Buenas prácticas

Euro Contrôle Route (ECR) es un grupo de Servicios de Inspección de Transporte Europeo que trabaja para mejorar la seguridad vial, garantizar la competencia y unas condiciones laborales justas en el transporte por carretera, mediante actividades relativas al cumplimiento de la normativa ya existente. Las actividades de ECR se centran en ofrecer controles coordinados internacionales, educación y formación, programas de intercambio de inspectores bilaterales y multilaterales, puntos de vista para la armonización y consolidación, y procesos influyentes en la toma de decisiones. Euro Contrôle Route tiene actualmente 14 miembros a lo largo de 20 países. Euro Contrôle Route, con la ayuda de su herramienta de “reclamaciones”, está elaborando un inventario de los principales problemas de cumplimiento a fin de obtener una perspectiva general y un entendimiento de esta área, así como pasar esta información a diversos países.⁸⁷ CORTE también emitió una serie de notas explicativas y de orientación sobre la legislación social y el uso de tacógrafos. TISPOL, la red Europea de Policía de Tráfico, ejecuta campañas conjuntas de cumplimiento sobre camiones⁸⁸.

Estados Miembro

Muchos Estados Miembro ya cuentan con líneas de comunicación bien desarrolladas a nivel internacional entre las autoridades de control de cumplimiento que pueden ampliarse aún más.

Las Autoridades de Irlanda e Irlanda del Norte han establecido un “Foro de Transporte de Mercancías de la Isla” (AIFP, en inglés). El objetivo principal es ofrecer un mecanismo de consulta sobre asuntos de transporte de mercancías por carretera que involucre el desarrollo de ideas para el movimiento de mercancías de forma competitiva y sostenible. El trabajo está saliendo adelante gracias a grupos de trabajo centrados en la competitividad y la sostenibilidad, un transporte de mercancías por carretera, ferrocarril y otras alternativas que sea seguro, ecoeficiente y que cumpla con las normas, conectividad internacional y gestión de datos y redes. El Foro está comprometido a pasar a la acción para mejorar el cumplimiento de norte a sur de la isla de Irlanda y a establecer una igualdad de condiciones en el mercado interno. Es menester reconocer que tener un enfoque único de

⁸⁵ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=SEC:2011:0391:FIN:EN:PDF> pág. 8

⁸⁶ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:021:0087:0099:EN:PDF>

⁸⁷ <http://www.euro-controle-route.eu/site/>

⁸⁸ <https://www.tispol.org/>

cumplimiento para los operadores de transporte entre áreas colindantes es vital para conseguir mejoras significativas en las carreteras. Una de las ideas iniciales que emergen de ello es el desarrollo de una estrategia de cumplimiento que cubra la totalidad de la isla, y será tenida en cuenta por las agencias relevantes.

c) Cooperación entre los agentes de cumplimiento europeos y el sector del transporte por carretera

Las autoridades de control del cumplimiento nacionales y sus asociaciones europeas han estado cooperando con la IRU (Unión de Transporte Internacional por Carretera) y sus miembros durante varios años, a través del diálogo, intercambio de información, eventos conjuntos y proyectos que apuntan a hacer el control del cumplimiento más eficaz y a mejorar el cumplimiento de las normas. En 2010, la IRU y las autoridades de control de cumplimiento procuraron expandir y formalizar esta cooperación a través de negociaciones que derivaron en la firma, en marzo de 2011, de una Declaración de Intenciones con dos organizaciones de control de cumplimiento europeas, Euro Contrôle Route (ECR) y TISPOL. Este documento está acompañado de un programa de trabajo de medidas concretas e iniciativas conjuntas que apuntan a:

- Establecer un entorno de cumplimiento común europeo para complementar el marco regulatorio común de transporte por carretera de la UE, que debería mejorar el funcionamiento del marco regulatorio, reducir costes y mejorar la competencia justa y la seguridad vial;
- Mejorar los estándares de cumplimiento con las normas, desarrollar nuevas técnicas de control de cumplimiento contemporáneas, y un entorno que funcione mejor para los operadores, conductores agentes de control;
- Fomentar la creación de una cultura progresiva y de cooperación en materia de control del cumplimiento a lo largo de Europa que mejore la eficiencia de los controles y el cumplimiento regulatorio del sector a través de métodos alternativos de control y medidas preventivas.

Recomendaciones a la UE

- “Crear un instrumento de coordinación eficaz y apropiado a nivel europeo”⁸⁹ para conseguir un enfoque armonizado para los controles
- Establecer un sistema de aprobación para toda la UE con respecto a la utilización de herramientas de análisis y software de interrogación de tacógrafos digital por parte de las autoridades de control a lo largo de la UE para garantizar una interpretación coherente y fiable de los tacógrafos y de las normas sobre tiempo de conducción.
- Mejorar la recopilación de información estadística para permitir un análisis más significativo de la eficacia del cumplimiento y promover un enfoque armonizado por parte de los Estados Miembro sobre los asuntos de cumplimiento⁹⁰
- Garantizar que los Estados Miembro respetan la cantidad de controles que deben organizarse según lo estipulado en el Artículo 2 (3) de la Directiva 2006/22/CE
- Apoyar la implementación del Sistema de Puntuación del Riesgo Europeo y lidiar con cualquier barrera existente a la hora de compartir datos
- Promover que los Estados Miembro destinen los recursos adecuados para controlar el cumplimiento de estas normas

⁸⁹ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&reference=A7-2010-0130&language=EN>

⁹⁰ Ibid

Recomendaciones a los Estados Miembro

- Garantizar que existe un flujo informativo integral entre las autoridades nacionales de control de cumplimiento y también entre los operadores de transporte por carretera nacionales y foráneos. Esto debería incluir información sobre cambios de normas nacionales, así como nuevas prácticas y requisitos de cumplimiento. Los Estados Miembro deberían ofrecer dicha información de forma obligatoria e interconectarla hasta que exista una armonización plena de las técnicas de control y requisitos en la UE;
- Ofrecer los recursos adecuados para facilitar el control del cumplimiento;
- Desarrollar programas de cumplimiento localizados centrandos los recursos sobre los infractores reincidentes o más graves;
- Considerar desarrollar y aplicar métodos de control de cumplimiento “inteligentes”, incluyendo análisis de carencias y autoevaluación, trabajar en asociación con el sector;
- Determinar juntos cómo utilizar la información recopilada de forma más eficaz; llevar a cabo controles más frecuentes y precisos en oficinas de empresas de transporte (por ej., para definir controles de alta localización).

3.2 Incumplimiento y fraude

Cuando se ignoran o saltan las normas sobre horario laboral y tacógrafos, podrían ponerse en riesgo las vidas de los conductores, pasajeros y otros usuarios de la carretera⁹¹. El incumplimiento también otorga una competencia indebida a aquellos que infringen la ley, con impactos negativos sobre el funcionamiento del mercado interno.⁹²

Euro Controle Route define el fraude del tacógrafo como: “la acción deliberada y engañosa de interferir con el auténtico proceso de registro del tacógrafo para facilitar la producción de registros falsificados, incluyendo;

- actos e intentos preliminares con la misma intención y
- la posesión de objetos o instrumentos específicamente diseñados o utilizados para tal fin.⁹³

Existen diferentes tipos de fraude, desde el “ocasional”, llevado a cabo quizás una vez al mes o al año con acciones que podrían no tener una implicación para la seguridad vial, al fraude “estructural”, que se da cuando toda una empresa es fraudulenta y en su día a día abundan las malas prácticas y la manipulación. Esto puede también aplicarse al remitente o contratista que da las instrucciones que con total claridad no respetan la legislación de las normas sociales. Entre lo más común está, por ejemplo, contar los tiempos de carga y descarga como descansos, extraer la tarjeta del conductor mientras se conduce, utilizar la tarjeta de conductor de un mecánico o de un compañero lesionado o enfermo. La Unión Internacional de Conductores Profesionales está actualmente llevando a cabo un estudio que intenta descubrir las causas detrás del fraude⁹⁴. Los implicados apuntan a la falta de conductores y la presión de los clientes para hacer entregas en marcos temporales más ajustados, así como la reducción de costes al mínimo.

También se han creado formas más sofisticadas de interrumpir las señales enviadas al tacógrafo digital, incluyendo el uso de imanes cerca de la caja de cambios. Esto interfiere con el equipo de registro y puede registrar al vehículo

⁹¹ EU OSHA (2011) A Review of Accidents and Injuries to Road Transport Users.

⁹² http://ec.europa.eu/employment_social/dsw/public/actRetrieveText.do?id=8903

⁹³ Fraude según Euro Controle Route <http://www.euro-controle-route.eu/site/en/info/tacograph/fraud/>

⁹⁴ Cuestionario para conductores sobre la manipulación del tacógrafo de la UICR.

como en estado de descanso cuando en realidad está en movimiento. Además, el uso de un imán interferirá con el sistema antibloqueo de los frenos y se saltará el limitador de velocidad, con lo que el vehículo podrá ir a cualquier velocidad. Esto también significa que ninguno de los controles del salpicadero estará operativo⁹⁵. En el Reino Unido, la VOSA⁹⁶ y la policía han incrementado sus actividades de control de cumplimiento y los conductores que han sido pillados utilizando un imán o cualquier otro método para falsificar los registros de horas de conducción tienen que hacer frente a prohibiciones y multas fijas y/o arresto.

3.2.1 Legislación de la UE sobre fraude con el tacógrafo

La Comisión Europea ha lanzado una nueva propuesta⁹⁷ para revisar la legislación tacográfica y hacer el fraude más difícil. Durante la fase de consulta que llevó a la propuesta legislativa, los representantes de tanto empleadores como empleados declararon conjuntamente que: “El tacógrafo debería fabricarse de forma suficientemente resistente a la manipulación fraudulenta, de modo que el dispositivo ofrezca datos fiables y valiosos sobre las actividades del conductor que resulten cruciales para sus funciones”⁹⁸. Se propusieron una serie de medidas. Una de ellas es hacer uso del sistema de posicionamiento por satélite para reemplazar el registro manual mediante automatismo y controlar el vehículo en la cadena logística. Otra medida incluida para reducir el fraude es un alto estándar exigido por los talleres que instalan y calibran el tacógrafo. La evaluación del impacto de la Comisión Europea demostró que los sellos de los tacógrafos todavía son muy fáciles de manipular. Los sellos deben servir para detectar, a simple vista, cualquier modificación de la interfaz mecánica entre las diferentes partes del tacógrafo. La Comisión solicitará al Comité Europeo de Estandarización (CEN) que desarrolle estándares europeos para sellos que se utilicen en los sistemas tacográficos. Además, la tarjeta del conductor se combinará con el carnet de conducir para evitar que las tarjetas de conductor se pasen a otros conductores. Este nuevo paquete deriva de medidas⁹⁹ adoptadas en enero de 2009, y que apuntaban específicamente a la detección y prevención de abusos del sistema. En particular, se solicitaba a los Estados Miembro que desarrollasen un equipo dedicado y software que pudiera utilizarse para analizar los datos de los tacógrafos digitales. Una recomendación de la Comisión¹⁰⁰ define directrices de mejores prácticas para las autoridades nacionales de control en la realización de controles de vehículos y equipos de registro, ya sea en carretera, en las instalaciones de las empresas o en talleres. La manipulación del tacógrafo está considerada como una infracción muy grave de la legislación de la UE, con sanciones que van desde la pérdida de la licencia comunitaria y el derecho a operar una empresa de transporte por carretera, según el Reglamento (CE) n.º 1071/2009.

a) ECR/TISPOL

El Grupo de trabajo ECR/TISPOL Tachoweb (TWG) se encarga de una serie de actividades diversas para contribuir a la lucha contra el fraude. Ha creado un manual que está orientado específicamente a los agentes de control, incluye información actualizada sobre fraudes en tacógrafos digitales e informa sobre nuevos casos. El grupo de trabajo también ha organizado clases magistrales sobre fraude tacográfico en las que participaron agentes de control y directores de control de cumplimiento de diversos países de la UE con el objetivo de compartir y aumentar el conocimiento sobre fraude y manipulación del tacógrafo. Los talleres permitieron a los agentes debatir diferentes experiencias y técnicas de control de cumplimiento. También incluyeron trabajo práctico orientado a las mejores

⁹⁵ <http://www.cheshire.police.uk/advice--information/roads-policing/commercial-vehicles.aspx>

⁹⁶ <http://www.dft.gov.uk/vosa/newsandevents/pressreleases/2008pressreleases/16-12-08vosavoicesconcernovertachographscam.htm>

⁹⁷ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0451:FIN:EN:PDF>

⁹⁸ http://ec.europa.eu/employment_social/dsw/public/actRetrieveText.do?id=8903

⁹⁹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:021:0039:0040:EN:PDF>

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009L0005:EN:NOT>

¹⁰⁰ [Commission Recommendation C \(2009\) 108](http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:021:0087:0099:EN:PDF)

<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:021:0087:0099:EN:PDF>

prácticas en controles en carretera y una perspectiva general de las manipulaciones que incluían indicaciones y claves de investigación y diferentes dispositivos en vehículos.

b) Países Bajos

Debido a un incremento del interés en la magnitud del fraude del tacógrafo (digital), también en base a las experiencias obtenidas durante las clases magistrales sobre tacógrafos de TWG, en los Países Bajos se decidió que todos los agentes de control, inspección y policía llevaran a cabo una formación dedicada al fraude tacográfico. La formación lleva varios días y está compuesta tanto de educación teórica como práctica, finalizando con una prueba.

Recomendaciones a los Estados Miembro

- Los Estados Miembro de la UE deberían equipar a sus agentes de control de cumplimiento con el conocimiento y el equipo para ser capaces de distinguir el fraude y evitar que se produzca.
- Establecer “líneas de atención”, de modo que los conductores y operadores puedan denunciar sospechas de fraude, así como comportamientos ilegales e infracciones.
- Los sistemas de riesgo deben incluir no solo tacógrafos e incumplimientos en las horas de conducción, sino también otras áreas de riesgo que suponen un peligro para los usuarios de la carretera, como vehículos sobrecargados y defectuosos.
- Establecer acuerdos para compartir datos de forma eficaz entre agencias de los Estados Miembro.
- Los Estados Miembro de la UE deberían participar activamente en la red de comunicación de TWG nombrando a una persona de contacto cuya tarea sea comunicar los detalles de los fraudes (cifras y hallazgos) a la red TWG.
- Los Estados Miembro de la UE deberían ofrecer formación dedicada al personal de control de cumplimiento involucrado.
- Los Estados Miembro de la UE deberían implementar y ejecutar sanciones fuertes y disuasorias para las infracciones relativas al fraude tacográfico (consultar también las infracciones del Anexo IV del Reglamento 1071/2009/CE).

Recomendaciones a los empleadores

- Informar conductas sospechosas de fraude o incumplidoras a la agencia relevante
- Promover una cultura de seguridad y demostrar compromiso con la misma
- Promover la educación/formar a los conductores sobre el trabajo, así como los reglamentos de tiempo de conducción y descanso, y sobre el uso adecuado de tacógrafos, minimizando así las violaciones involuntarias de las normas
- Promover las mejores prácticas y elevar la concienciación sobre la importancia de la lucha contra el fraude.
- Guardar las tarjetas de conductor en el trabajo para que no se conduzca el vehículo pesado en el tiempo libre
- Otorgar bonificaciones por cumplimiento
- Trabajar con los agentes de control de cumplimiento y las asociaciones miembro para identificar y eliminar las causas del fraude tacográfico

3.3 Formación de inspectores

En cuanto a los procedimientos y aplicación de la legislación, queda lugar para interpretaciones, lo que significa que las decisiones de los inspectores varían no solo a lo largo de los Estados Miembro sino también dentro de cada país. Las diferentes interpretaciones de los inspectores hacen así difícil que los conductores y las empresas comprendan lo que se espera de ellos o cómo garantizar el cumplimiento. Tal como se mencionó con anterioridad, la falta de un control de cumplimiento coherente puede añadir una carga al conductor, poniendo en jaque la seguridad vial.

La formación relativa a los controles en carretera debería también cubrir la identificación de los sitios apropiados para los controles, incluyendo una consideración de los elementos tales como la infraestructura de la vía y su congestión, de modo que pueda llevarse a cabo de forma que no ponga en peligro la seguridad de los otros usuarios de la carretera. Se debe tener presente el acceso de los conductores a las instalaciones al detenerlos en un control en carretera, especialmente en casos en los que el agente de control les exija llevar a cabo un período de descanso.

La propuesta reciente de la Comisión Europea de revisar la legislación sobre tacógrafos subraya la necesidad de mayores esfuerzos en el área de formación de inspectores, específicamente definiendo los siguientes requisitos:

“- Los Estados Miembro deberán asegurar que los inspectores están formados adecuadamente para el análisis de los datos registrados y el control del equipo de registro.

- Los Estados Miembro deberán informar a la Comisión sobre cualquier requisito de formación de sus inspectores de control tras [6 meses de la fecha de aplicación de este Reglamento].

- La Comisión deberá adoptar decisiones sobre la metodología de la formación inicial y continua de los inspectores, incluyendo sobre técnicas para localizar controles y detectar dispositivos de manipulación y fraude”¹⁰¹

a) Reino Unido

La VOSA forma a los agentes de control usando una mezcla de formación formal y tutorías laborales. La formación formal es en una clase y tiene un programa acordado que cubre todos los aspectos de su descripción del trabajo. Dura 11 semanas y tiene diferentes módulos para cubrir los reglamentos de la CE y nacionales, además de las políticas y orientación de VOSA. Luego se ofrecen formación y tutorías adaptadas y predefinidas. No se espera que los examinadores de la VOSA sean plenamente efectivos hasta por lo menos un año, y la gestión del rendimiento normal está adaptada para satisfacer estas expectativas. Los examinadores de la VOSA también reciben apoyo en su carrera con formación de actualización regular que se ofrece de diversas maneras: en cascada, aprendizaje online o incluso una clase formal.

b) Italia

El “Comitato Centrale per l’Albo degli Autotrasportatori” (órgano de gobierno del Registro de Transportistas por Carretera Nacionales de Italia ¹⁰²), integrado por representantes de organizaciones profesionales nacionales, autoridades públicas, en colaboración con el Ministerio de Transporte y el Ministerio del Interior, ha organizado y financiado cursos de formación especial para los agentes de control. El curso se centra en particular en la legislación de la UE y de ITF/CEMT, la legislación y los procedimientos italianos. Las organizaciones profesionales (Confartigianato Trasporti y CNA FITA) participan en el desarrollo de los cursos, que incluyen sesiones teóricas y prácticas. Los cursos se organizan en base a tres niveles educativos que van desde el conocimiento general al específico y profesional para el sector que comprueba los tacógrafos.¹⁰³

¹⁰¹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0451:FIN:EN:PDF>

¹⁰² www.alboautotrasporto.it

¹⁰³ http://www.alboautotrasporto.it/index.php?option=com_content&view=article&id=87&Itemid=82

3.3.1 ECR

El grupo de trabajo de formación ECR se enfoca principalmente en la formación de inspectores mediante la organización de intercambios multilaterales y bilaterales cada año. El objetivo principal de esta iniciativa es incrementar el conocimiento sobre los procedimientos de inspección y las legislaciones nacionales e internacionales, pero también se presta atención a la formación de equipos y la formación en lenguaje. En 2010, los intercambios multilaterales se llevaron a cabo en Francia, Reino Unido y Hungría, con un tema general sobre la metodología de los controles en carretera.

El grupo de trabajo ECR **Harmonie** se encarga de controles en carretera de coordinación internacional y también trabaja continuamente en el intercambio de datos sobre infracciones, empresas riesgosas y fraude. Además, el grupo de trabajo centra su atención en racionalizar los procedimientos de inspección y la transposición de los reglamentos, sanciones y técnicas de aplicación en Europa. Los resultados de este trabajo facilitan las tareas de los inspectores y hacen que las carreteras europeas sean mucho más seguras.

El grupo **TWG** (Tacho Web Group) es un grupo de trabajo conjunto de ECR y TISPOL¹⁰⁴. Su principal objetivo es recopilar y actualizar información sobre el fraude digital. Con el correr de los años, el ámbito del grupo de trabajo se ha ampliado hasta incluir las siguientes ambiciones conjuntas de ECR-TISPOL: formular recomendaciones sobre las mejores formas de hacer cumplir los reglamentos y ofrecer apoyo e instrucción legislativos a los órganos de control de cumplimiento. El ECR elaboró un manual multilingüe (en 12 idiomas) que ofrece orientación paso a paso para los agentes de control que llevan a cabo los controles en carretera.¹⁰⁵

3.3.2 TRACE¹⁰⁶

La Directiva 2006/22/CE exige que “los controles en carretera se ejecuten de forma eficiente y rápida, con vistas a completar el control en el menor tiempo posible y con los menores retrasos para el conductor”. Se llevan a cabo para controlar el cumplimiento con los reglamentos 561/2006 y 3821/85.

La Comisión Europea es cofinanciadora del proyecto TRACE (Control Alineado de Reguladores del Transporte, en inglés) para desarrollar un formato de formación armonizada para agentes de control sobre el reglamento de las normas de horas de conducción (Reglamento (CE) n.º 561/2006) y consecuentemente apoyar una interpretación común del mismo.

El proyecto tiene por objetivo:

1. Crear módulos de formación y un currículo aplicable a nivel general para los agentes de control sobre la legislación de transporte por carretera europea; los módulos y el currículo deberían estar diseñados para adaptarse fácilmente a la situación organizativa y legal nacional en todos los Estados Miembro a fin de mejorar y armonizar la formación de los agentes de control;
2. Elaborar módulos diseñados para la formación inicial y continua de los agentes de control a lo largo de la UE;
3. Formar a las personas relevantes en cada Estado Miembro para distribuir los módulos de formación.

Los módulos de formación estándar se deben entregar a los agentes de control a lo largo de la Unión Europea. TRACE puede ofrecer una contribución valiosa para aclarar asuntos de cumplimiento y debería trabajarse sobre ella tanto a nivel europeo como nacional.

¹⁰⁴ <https://www.tispol.org/>

¹⁰⁵ <http://www.euro-controle-route.eu/site/en/info/recommendations/>

¹⁰⁶ <http://www.traceproject.eu/>

Recomendaciones a la UE

- Apoyar la distribución y adaptación de los resultados de TRACE a nivel Estado Miembro
- Apoyar una mayor investigación sobre la formación de los agentes de control de manera armonizada
- “Elaborar recomendaciones y estándares mínimos europeos para la formación de órganos de inspección y para coordinar la cooperación entre los órganos de inspección”¹⁰⁷
- “Mejorar la recopilación de información estadística para permitir un análisis más significativo de la eficacia del cumplimiento”¹⁰⁸

Recomendaciones a los Estados Miembro

- Apoyar la distribución y el uso de los resultados del proyecto TRACE
- Desarrollar módulos de formación específicos (cuando sea posible, basados en los resultados de TRACE) como estándar para los agentes de control en sus propios países, como parte de la formación continua
- Garantizar un enfoque armonizado hacia la formación de las autoridades de control en sus países
- Intercambiar experiencias y mejores prácticas con otros Estados Miembro
- Establecer directrices sobre las prioridades de los controles en carretera con un enfoque sobre la seguridad vial
- Formar al personal de control de cumplimiento sobre los últimos desarrollos en recopilación de datos y en implementación de los estándares comunes, trabajar codo a codo con la Comisión Europea para promover un enfoque armonizado de los controles, creando una certidumbre legal¹⁰⁹

3.4 Niveles de multas

El Artículo 19 de (CE) 561/2006 estipula que “los Estados Miembro deberán establecer normas sobre las multas aplicables a las infracciones de este Reglamento y el Reglamento (CEE) n.º 3821/85, y adoptar todas las medidas necesarias para garantizar su implementación. Dichas multas serán eficaces, proporcionales, disuasorias y no discriminatorias. Ninguna infracción de este Reglamento y del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 podrá recibir más de una multa o procedimiento¹¹⁰. La Directiva 2006/22/CE originalmente contenía un Anexo III con una lista no exhaustiva de lo que se debe considerar una infracción. Este Anexo III ha sido reemplazado tras la adopción de la Directiva de la Comisión 2009/5/CE y el nuevo Anexo III contiene directrices sobre la categorización de infracciones en torno a los dos Reglamentos.

¹⁰⁷ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A7-2010-0130+0+DOC+PDF+V0//EN>

¹⁰⁸ Ibid

¹⁰⁹ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A7-2010-0130+0+DOC+PDF+V0//EN>

¹¹⁰ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:102:0001:0013:EN:PDF>

Un informe elaborado por la Comisión en 2009 analizaba las multas para las infracciones graves contra la normativa social sobre transporte por carretera estipuladas en la legislación de los Estados Miembro.¹¹¹ El informe concluía que “Las normas sobre multas aplicables a infracciones graves de la legislación social varían significativamente entre los Estados Miembro en cuanto a los tipos de multas, el nivel de las mismas y la categorización de las infracciones”. “Para los conductores y empresa que se encargan del transporte internacional, es muy difícil recibir un mensaje claro sobre la gravedad de las posibles infracciones si no cumplen con ciertas disposiciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006 y el Reglamento (CEE) n.º 3821/85, ya que las multas a las que se arriesgan en diferentes Estados Miembro arrojan unos mensajes contradictorios”.¹¹²

La manipulación del tacógrafo del conductor, por ejemplo, está penalizada con una multa de hasta 586 € en Lituania, pero con 2460 € en Polonia. En otros países, la multa puede ser incluso superior para dicha infracción: 4601 € en España, hasta 6232 en Italia, y hasta 30000 € en Francia, con la posibilidad adicional de un año de cárcel. En el Reino Unido, la falsificación deliberada de los registros tacográficos puede sancionarse con una multa de 5000 £ y un año de cárcel por fraude.¹¹³

La nueva propuesta de la Comisión Europea sobre revisar la legislación tacográfica incluye la intención de garantizar un grado mínimo de armonización de sanciones en relación con la normativa sobre tacógrafos. La propuesta del Artículo 37 de la futura norma tacográfica sobre una armonización mínima garantiza que las infracciones contra las normas tacográficas que se clasifican en la legislación de la UE como “infracciones muy graves” y las “infracciones más graves” tendrán las multas de la categoría más alta en la legislación nacional.¹¹⁴

La disparidad en cuanto a tipo y nivel de las multas, tanto a nivel financiero como de otra índole, surge a raíz de factores socioeconómicos, diferentes sistemas legales y distintos enfoques de políticas sobre la seguridad vial. Así, existen grandes diferencias en Europa en cuanto al tipo y nivel de multas o sanciones y la aceptación general de la necesidad de avanzar a un nivel más igualitario. No obstante, esto puede derivar en una situación en la que los objetivos generales de mejora de la seguridad vial no puedan mantenerse en el sistema y niveles de sanción. Las pruebas anecdóticas sugieren que si las multas son muy bajas, las empresas las contemplan en sus presupuestos y los operadores están preparados para cometer infracciones y pagar las multas para ahorrar tiempo. El resultado puede ser un incremento en el número de conductores fatigados en las carreteras. “Un principio básico del control del cumplimiento es que el riesgo de las consecuencias punitivas por violar la normativa debería tener un peso superior al beneficio conseguido mediante la infracción. Tanto el riesgo de la detección como el tamaño de la multa son importantes”.¹¹⁵

El Libro Blanco del Transporte (2011)¹¹⁶ subraya el compromiso en nombre de la Comisión Europea de avanzar hacia la incorporación de una dimensión social en el transporte por carretera. El objetivo debería ser construir el sistema de forma que signifique que las sanciones no sean necesarias y que garantice que, al tener que sancionar, las multas sean proporcionales a la infracción en cuanto a su impacto sobre la seguridad vial. Las sanciones que se aplican también deberían decidirse en base a la naturaleza de la infracción y debería corregir la infracción que se ha producido, por ej., garantizando que el conductor tome los descansos adecuados. Una mayor armonización a lo largo de la UE en cuanto a categorizar la gravedad de las infracciones y definir sanciones apropiadas sería también útil a la hora de reducir el estrés de los conductores. Finalmente, junto con la utilización de multas, también podría considerarse el impacto positivo del ERRU (registro internacional de empresas y sanciones) como medio para incentivar el cumplimiento.

¹¹¹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0225:FIN:EN:PDF>

¹¹² Ibid

¹¹³ Ibid

¹¹⁴ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0451:FIN:EN:PDF>

¹¹⁵ <http://www.etsc.eu/oldsite/drivfatigue.pdf> pág. 26.

¹¹⁶ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF>

3.4.1 Oficina de denuncias

El ECR administra una “Oficina de denuncias” en línea para obtener una mejor comprensión del cumplimiento de los reglamentos europeos sobre tiempos de conducción y descanso. Esto facilita las denuncias de los conductores y empresas de transporte debidas a acciones de órganos de control de cumplimiento a lo largo de Europa a la vez que refuerza las normas sobre tiempos de conducción y descanso, incluyendo la declaración de lo que el sector y los conductores consideran multas desproporcionadas.^{117 118} La “Plataforma de Control de Implementación del Tacógrafo Digital” de CORTE también gestiona una Oficina de atención para sus miembros¹¹⁹. Una segunda Oficina de atención gestionada por CORTE responde a preguntas de sus miembros relativas a las horas de conducción¹²⁰. Desde 2005, las oficinas de atención de CORTE han respondido a más de 50000 preguntas sobre temas legislativos y de cumplimiento.

Recomendaciones a la UE

- Trabajar con los Estados Miembro para definir las multas mínimas y máximas para cada infracción de las normas en horario laboral.
- Controlar la adherencia de los Estados Miembro a los principios sobre los que deberían decidirse las sanciones (por ej., eficacia, disuasión y proporcionalidad) e intervenir si es necesario para defender estos principios.
- Ofrecer una orientación más específica sobre cómo vincular las multas con las infracciones.

Recomendaciones a los Estados Miembro

- “Adoptar legislación nacional que tenga un efecto eficaz, disuasorio y proporcional y que tenga debida cuenta de la gravedad de una infracción”.¹²¹
- Conseguir una mayor aproximación a los tipos y niveles de multas, una categorización de las multas vinculada a la categorización de las penalizaciones, y unas multas mínimas y máximas para cada infracción sobre las normas sociales relativas al transporte por carretera. Al racionalizar las multas, se debe garantizar que son proporcionales en los diferentes Estados Miembro de acuerdo con criterios objetivos (como el PIB o factores geográficos) y que son equilibradas como un factor disuasorio eficaz contra infracciones serias.¹²²
- Buscar “métodos legislativos y prácticos” para reducir las diferencias en los tipos y niveles de multas aplicadas.
- Autorizar a inmovilizar vehículos en casos de grandes riesgos para la seguridad vial originados por infracciones.

¹¹⁷ http://www.euro-controle-route.eu/site/forms/inventory_fines_en.php

¹¹⁸ Como parte de su cooperación con ECR y TISPOL, la IRU ha acordado compartir la sede de la oficina de quejas en su sitio web a fin de ayudar a recopilar datos que contribuyan al análisis de las multas y sus efectos.

¹¹⁹ <http://www.eu-digitaltachograph.org/HelpDeskHome.asp>

¹²⁰ <http://www.corte.be/HelpDeskHome.asp>

¹²¹ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A7-2010-0130+0+DOC+PDF+V0//EN>

¹²² Ibid

3.5 Formación e información para conductores

Mejorar la comprensión de los conductores de los peligros de conducir fatigados es extremadamente importante y puede conseguirse mediante iniciativas educativas e información particularmente enfocada. Cambiar la actitud y el comportamiento de los conductores es fundamental para reducir sus probabilidades de conducir fatigados. Para maximizar la eficacia de las campañas de seguridad vial que promueven un comportamiento seguro al volante, se recomienda que las campañas e iniciativas adopten un enfoque multidimensional, utilizando una serie de métodos... Se sugiere que se ponga más énfasis a los esfuerzos primarios de prevención, como mejorar la comprensión de los conductores sobre la importancia de haber dormido bien antes de conducir, el uso proactivo de siestas para reducir horas de vigilia antes de comenzar a conducir, y evitar recorridos que coincidan con momentos circadianos al planificar los trayectos.¹²³

Un estudio alemán sobre las necesidades de formación de los conductores de vehículos pesados¹²⁴ reveló que las leyes de la UE ocupan el 7º puesto entre 13 temas de formación que se consideran importantes.. Los temas que se consideran más importantes fueron las medidas de primeros auxilios y las reglas generales de tráfico, mientras que los menos importantes fueron las normas de aduanas y los idiomas (extranjeros). No obstante, el 64% de los conductores indicaron que les gustaría incluir a las leyes de la UE en los cursos y otras medidas formativas.

Las autoridades relevantes de cada Estado Miembro y de los empleadores y sindicatos tienen responsabilidad a la hora de ofrecer medios de comunicación eficaces para los requisitos de las leyes sociales y los mecanismos generales para mejorar la salud y el bienestar, y esto podría necesitar un enlace interagencia específico con presencia de medidas de promoción de la salud.

3.5.1 Legislación

Los conductores profesionales de la UE ahora deben haber completado un curso de formación, según la Directiva 2003/59, en su primera obtención de licencia y formación periódica de conductores de ciertos tipos de vehículos de carretera para el transporte de mercancías o pasajeros. El informe temático 2 de PRAISE “Adecuación para la seguridad vial” ofrece más información al respecto.¹²⁵ El Anexo de la Directiva profundiza más sobre los temas que se deben incluir en el programa. Se incluye formación sobre los “principios de una alimentación saludable y equilibrada, los efectos del alcohol, drogas o cualquier otra sustancia capaz de afectar el comportamiento, síntomas, causas, efectos de la fatiga y el estrés, el rol fundamental del ciclo básico de trabajo/descanso”.¹²⁶ Los Estados Miembro entregan al conductor un certificado de competencia profesional que certifica su cualificación inicial o formación periódica. Estas habilidades y conocimientos se deben mantener al día a través de formación periódica. Este requisito de un certificado de competencia profesional ofrece un medio útil para garantizar que los conductores reciben una formación adecuada sobre la normativa sobre horas al volante de la UE y las responsabilidades sobre la manipulación de los tacógrafos. El anexo indica que los “conductores deben alcanzar el nivel de conocimiento y competencia práctica necesarios para conducir con plena seguridad todos los vehículos de la categoría de licencia relevante” y luego expone una lista de los temas que deberían incluirse en la formación. Así no resulta ambiguo sobre la importancia de dichos temas. Los Estados Miembro deberían garantizar un nivel adecuado de consideración de estos temas y de la gestión de la fatiga en general en sus programas de formación de conductores.

¹²³ <http://www.pacts.org.uk/docs/pdf-bank/rswp21report.pdf>

¹²⁴ Fühauß; Roth y Schygulla: Aus- und Weiterbildung von LKW- und Busfahrern zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Berichte der BAST, Heft M 197, 2008.

¹²⁵ http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/informes/PRAISE_Informe_2.pdf

¹²⁶ Ibid

El Reglamento (CE) n.º 1071/2009¹²⁷ del Parlamento Europeo y del Consejo estableció unas normas comunes sobre las condiciones que deben cumplirse en la profesión de los operadores de transporte por carretera. Según el Reglamento, los operadores deben cumplir cuatro criterios para acceder a la profesión, principalmente contar con una buena reputación, una posición financiera adecuada, competencia profesional y un establecimiento eficaz y estable en un Estado Miembro. Cada operador de transporte por carretera debe designar a un director de transporte que sea responsable por el respeto de la legislación de transporte por carretera.

Muchas autoridades nacionales y otras organizaciones del sector ya han tomado la iniciativa desarrollando programas de formación adaptados que incluyen la formación sobre la legislación.

3.5.2 Buenas prácticas – Nivel nacional

a) Alemania

La Oficina Federal de Transporte de Mercancías (BAG) ha publicado un folleto exhaustivo en alemán, inglés, francés, polaco, ruso, rumano, húngaro y checo que informaba a los conductores sobre las inspecciones, sus procedimientos y su contenido. Esto permite una mejor comunicación entre los agentes de control y los conductores.¹²⁸ Se han elaborado unas directrices sobre la legislación social del transporte¹²⁹ junto con directrices sobre los tacógrafos digital¹³⁰ que pueden descargarse fácilmente, aunque están en alemán. Además, en el contexto de los programas De-Minimis¹³¹ y otra formación¹³² se ofrece asistencia financiera a las empresas que quieran invertir en mejores tecnologías y formación de sus empleados para que sean mejores conductores.

“Mantente despierto tras el volante” – Wach am Steuer

La Institución de Aseguradoras de Accidentes de Alemania para la industria del transporte ofrece formación específica para aumentar la concienciación sobre la fatiga en el transporte por carretera en las empresas miembro. Este marco de formación se personalizó para camioneros y se probó y evaluó en la empresa Ford GmbH de Colonia. Los conductores aprendieron a desarrollar estrategias contra la fatiga, como por ej., reconociendo los primeros indicios de la misma. Las dos unidades de formación duran 90 minutos y están complementadas por una conversación individual con el formador antes de las unidades de formación y luego de ellas. Las conversaciones pueden desarrollarse de manera flexible, de modo que toda la formación pueda adaptarse fácilmente a la carga de trabajo diaria de los conductores.

b) Irlanda

La Autoridad de Seguridad Vial de Irlanda ha elaborado un paquete de material de información y orientación que apunta tanto a los conductores como a los operadores para asistirlos en la comprensión de las normas y responsabilidades en el área de los tacógrafos y las horas de conducción, y subrayar la importancia en cuanto a formas de combatir la fatiga y mejorar la seguridad vial. Los folletos presentan las Directivas de una manera clara y simple, y se utilizan en cursos de formación profesional de conductores así como también se distribuyen al público en general.¹³³

¹²⁷ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:300:0051:0071:EN:PDF>

¹²⁸ http://www.bag.bund.de/cln_008/SharedDocs/Downloads/DE/Broschueren/Strassenkontrollen_en.html?nn=13156

¹²⁹ http://www.bag.bund.de/cln_008/SharedDocs/Downloads/DE/Merkblaetter/Leitfaden_Rechtsvorschriften.html?nn=12502

¹³⁰ http://www.bag.bund.de/cln_008/SharedDocs/Downloads/DE/Merkblaetter/Leitfaden_Kontrollkarte.html?nn=12502

¹³¹ http://www.bag.bund.de/cln_008/DE/Navigation/Foerderprogramme/Deminimis/Deminimis_2011/demin11_node.html

¹³² http://www.bag.bund.de/cln_008/DE/Navigation/Foerderprogramme/AW/AW_2011/aw11_node.html

¹³³ <http://www.rsa.ie/en/RSA/Professional-Drivers/Driving-Safely/Driver-Hours/>

- Guía sobre los tacógrafos digitales
- Guía sobre las normas de la UE sobre horas de conducción
- Guía sobre la Directiva del tiempo de trabajo en el transporte por carretera

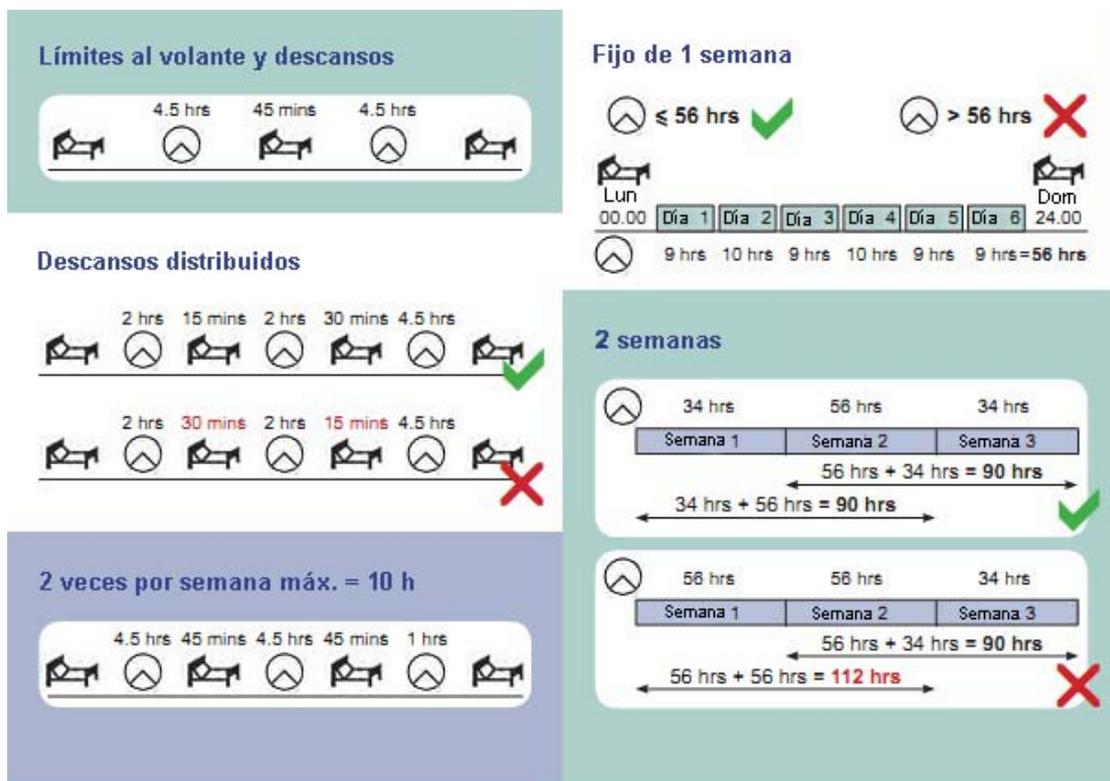
La RSA también ha elaborado una tarjeta de bolsillo que resume los hechos principales y las responsabilidades del conductor para su distribución entre los conductores en los controles. Los folletos informativos están disponibles en varios idiomas, lo que refleja la identidad de los conductores que integran el sector del transporte en Irlanda.

Los módulos formativos de la RSA para la capacitación profesional de conductores incluyen información sobre dieta, ejercicio, estrés y cómo mantener el bienestar general así como ciclos de trabajo/descanso, drogas y abuso de estupefacientes. El mensaje principal es que para que un conductor se mantenga a salvo en la carretera y sea un mejor usuario de la misma, deberá cuidar todos los aspectos de su salud general, lo que incluye mantener una dieta sana, hacer ejercicio con regularidad y mantener unos hábitos de descanso y sueño saludables. También necesitan ser conscientes de sus niveles de estrés y los efectos de las drogas y el alcohol.

c) Reino Unido

La VOSA ofrece una serie de servicios de licencias, pruebas y control de cumplimiento con el objetivo de mejorar los estándares de control técnico de los vehículos, garantizando que los operadores y los conductores cumplan con la legislación de tráfico por carretera, y apoyando a los Inspectores de Tráfico independientes.

Como parte de su trabajo, han elaborado un paquete de publicaciones dedicadas a ofrecer información útil a los operadores, conductores y otro personal que participa en el uso de vehículos de transporte de pasajeros y mercancías. Esto incluye un folleto de bolsillo para conductores titulado "Lo básico para mantenerse dentro de la ley". El folleto utiliza representaciones con imágenes para definir los requisitos básicos de horas de conducción y descanso, así como llevar a cabo una comprobación diaria del vehículo. El uso de imágenes, tal como se ilustra más abajo, supera las barreras del idioma a las que deben hacer frente los conductores extranjeros.¹³⁴



¹³⁴ <http://www.dft.gov.uk/vosa/publications/manualsandguides/drivershoursandtachographguides.htm>

La investigación llevada a cabo por VOSA demuestra que “un 24% de los operadores han limitado el conocimiento o no se sienten cómodos con la legislación de conductores y vehículos y los asuntos normativos”.¹³⁵ Para contrarrestar esto, están desarrollando un enfoque de colaboración para el control del cumplimiento y la educación y se han “comprometido a participar (y educar a) con todos los sectores de la industria para permitirles cumplir las normas, llevando a cabo acciones de control del cumplimiento solo cuando sea necesario”.¹³⁶ A fin de apoyar el sector mediante la educación y la información, se ha desarrollado una serie de iniciativas como parte del plan operativo de VOSA que estará a cargo de un Foro especializado de Cumplimiento de Vehículos Comerciales. Esto incluye explorar opciones para que las Asociaciones de Comercio y otras organizaciones adapten o elaboren publicaciones que tengan por objeto promover un alto cumplimiento de los estándares.¹³⁷

d) Rumanía

La UNTRR (Uniunea Nationala a Transportatorilor Rutieri din Romania) participa en un proyecto europeo de dos años de duración, cofinanciado por el Fondo Social Europeo, denominado “Adaptabilidad para incrementar la competitividad del sector del transporte de carretera rumano”. Uno de los objetivos del proyecto es generar y mejorar la capacidad de las empresas para desarrollar recursos humanos bien formados, particularmente a través de la formación profesional especializada centrada en las nuevas tecnologías. En el contexto de este proyecto, la UNTRR ofrece programas de formación gratuita para empleadores del transporte por carretera rumanos, así como directivos y conductores profesionales en una serie de campos entre los que se incluyen las normas de tiempos de conducción y descanso, formación sobre el tacógrafo, seguridad vial y gestión de la velocidad, gestión de recursos humanos para empresas de transporte por carretera y un programa de formación de formadores. Como parte de los programas, los estudiantes aprenden cómo organizar sus tiempos de conducción y descanso para cumplir con el reglamento de la UE y evitar multas; programas prácticos y asesoramiento sobre la organización de un día/una semana/un mes de conducción, seguidos de ejercicios prácticos mediante un simulador de tacógrafo digital.

e) Países Bajos

“Por la acera de la seguridad” es una iniciativa de las Asociaciones holandesas de Comercio en transporte por carretera junto con el Ministerio holandés de Infraestructura y Medioambiente; su objetivo principal es mejorar la seguridad vial. Ha desarrollado diversas herramientas que permiten a las empresas llevar a cabo análisis, entre ellos, uno de “fatiga”. En él se centra la atención sobre ciertos aspectos que ofrecen los operadores para reducir el riesgo de fatiga en su empresa. Para elevar el nivel de “cultura de seguridad”, una empresa puede evaluar sus niveles existentes de fatiga e identificar posibles soluciones. El sitio también cuenta con una herramienta que incluye índices de referencia de medidas de mejora del rendimiento de seguridad vial en el sector del transporte por carretera. Una última funcionalidad importante del sitio recae en la posibilidad de registrar una empresa de transportes en la Red de Profesionales de la Seguridad Vial. Una vez registrados, los miembros deben probar que trabajan continuamente por la seguridad vial en su empresa. Otros dos sitios organizados por los socios legislativos en Holanda asesoran a los conductores de vehículos pesados sobre cómo evitar la fatiga: www.gezondtransport.nl y www.fitopderit.nl.

3.5.3 Buenas prácticas – Nivel empleador

a) Academia IRU¹³⁸

La Academia IRU es una organización de formación profesional en transporte por carretera que se centra en la formación en esta actividad y procura mejorar el desarrollo de la competencia profesional en dicho sector. La

¹³⁵ Investigación de clientes de VOSA 2009

¹³⁶ <http://www.dft.gov.uk/vosa/repository/VOSA%202011-12%20Business%20Plan.pdf>

¹³⁷ <http://www.dft.gov.uk/vosa/repository/VOSA%202011-12%20Business%20Plan.pdf>

¹³⁸ http://www.iru.org/en_about_academy

Academia ofrece una serie de programas formativos a través de formadores acreditados en una variedad de idiomas que trabajan para la armonización de los estándares de formación e incorpora las mejores prácticas internacionales.

La academia IRU ha desarrollado un paquete de formación en normas sociales (programa tacográfico) que apunta a garantizar que los conductores y directores saben cómo aprovechar todas las funciones de un tacógrafo, desde el uso de la tarjeta y el registro de datos a la impresión y solución de mensajes de error, así como la forma de cumplir con las normas de tiempo de conducción y descanso. Los materiales formativos del Programa de Tacógrafo de la Academia IRU están diseñados para un aprendizaje interactivo que maximiza el impacto, y se incluyen elementos como materiales para el instructor con 200 diapositivas, un banco de preguntas con más de 400 preguntas sobre tacógrafos y tiempos de conducción y descanso, y un Módulo de Formación Interactivo sobre Tacógrafos. De esta manera, la Academia IRU ha hecho que la mejora de la seguridad vial sea una prioridad a través de estos esfuerzos por mejorar la calidad de la formación en estas áreas importantes. La formación debe ser actual y reflejar la aplicación práctica/real en el mundo de estas normas.

b) Iron Mountain

Iron Mountain es una empresa de servicios de gestión de información con base en el Reino Unido. La empresa gestiona bienes informativos, incluyendo registros comerciales, archivos electrónicos, datos médicos, correos electrónicos y más para organizaciones de todo el mundo. Tienen aproximadamente 700 vehículos en Europa y han desarrollado una serie de iniciativas para mejorar el rendimiento en seguridad vial dentro de la empresa en base a la evaluación del riesgo y de las necesidades formativas. Se identificó un bajo cumplimiento y/o procedimiento tacográfico en algunas áreas, que podrían atenderse mediante una formación adecuada y localizada. Como parte de su enfoque, la empresa desarrolló programas de formación localizados y un manual del conductor. El manual del conductor es un documento de trabajo, por ej., que se expide a diario con actualizaciones y boletines junto con pautas sobre técnicas de conducción, controles de vehículos y uso del tacógrafo. Uno de los indicadores para hacer un seguimiento del éxito de las iniciativas para mejorar la seguridad vial fue el de los índices de gestión e infracción tacográfica. Se controlaron las infracciones tacográficas por registro y se percibieron mejoras significativas con una reducción del 85% entre los años 08/09 y 09/10, con un seguimiento consistente del 30% inferior a la media del sector. Iron Mountain está comprometida a mayores reducciones (el objetivo es cero) a través de una mayor educación y comprensión: descargan las tarjetas digitales de los conductores semanalmente, y mensualmente en los vehículos, a fin de acelerar las oportunidades para captar las anomalías y han introducido indicadores clave de desempeño para controlar y análisis de carencias. Esto contribuye a una disminución en los costes de las sanciones / multas para la empresa y sus conductores, y un aumento de su reputación.

Recomendaciones a la UE

- Desarrollar un “folleto fácilmente comprensible en todos los idiomas de la Unión Europea para empresas y camioneros; dicho folleto debería ofrecer a conductores y empresas interesados más información sobre las normas sociales relevantes y las multas aplicables a infracciones en los diversos Estados Miembro”¹³⁹
- Hacer un folleto disponible para empresas y conductores de terceros países
- Explorar y apoyar el uso de sistemas de transporte inteligentes para ofrecer a los conductores información en tiempo real.¹⁴⁰
- Garantizar un nivel adecuado de consideración de la gestión de la fatiga en el programa formativo en el contexto de la Directiva CPC.

¹³⁹ http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A7-2010_0130+0+DOC+PDF+V0//EN

¹⁴⁰ Ibid.

Recomendaciones a los Estados Miembro

- Trabajar con el sector para identificar las áreas con carencias de conocimiento que requieren aclaraciones.
- Se deben tomar medidas para combatir la fatiga orientadas a los conductores profesionales. Esto se puede lograr mediante la información, la educación y la formación sobre los peligros de conducir cansado. Se deben hacer esfuerzos para localizar a los subgrupos de transporte, como pequeñas empresas y trabajadores autónomos.
- Garantizar la formación para combatir la fatiga, que cumpla con las horas de conducción, descanso y trabajo, y el uso de tacógrafos como parte del CPC de los conductores.
- Promover y apoyar los cursos de formación mediante formadores acreditados y elevando la conciencia sobre la importancia de cumplir con las disposiciones sociales de la UE (legislación, recursos, finanzas).
- Desarrollar material informativo y de concienciación para conducciones (con fotos o/y multilingüe siempre que sea posible), que destaque las interpretaciones nacionales específicas o la legislación relativa.
- Ofrecer información sobre conducción en puertos (y en cruzamientos) para ayudar a la concienciación y experiencia del conductor de forma sistemática. •Esta información podría incluir los límites de velocidad permitidos para las directrices de vehículos pesados y sugerencias sobre horas de conducción y tomar descansos regulares.¹⁴¹
- Desarrollar programas educativos y formación para el público en general a fin de garantizar que todos los usuarios de la carretera son conscientes de cómo compartirla con seguridad con los vehículos comerciales.

Recomendaciones a los empleadores¹⁴²

- Incluir las directrices escritas para combatir la fatiga de los conductores en la política de gestión de seguridad y de salud y el manual del conductor.
- Garantizar que los conductores están al corriente de los peligros de la fatiga y que reciben consejos sobre estrategias para luchar contra ella. Esto debería incluir a la jerarquía directiva para garantizar que los conductores son conscientes de la necesidad de una cantidad de sueño de buena calidad antes de comenzar a conducir. Se debería recordar a los empleados sobre los peligros de las prácticas comunes como el pluriempleo (tener un segundo trabajo por las noches), dedicar demasiado tiempo a actividades de ocio por las noches, etc. Y lo más importante: los empleadores deben hacer hincapié en que los conductores que se sientan adormecidos deben parar en un lugar seguro en cuanto puedan.¹⁴³

¹⁴¹ Mainland European Truck Accidents in the UK-Key Issues for Drivers (2009) Danton, R, Kirk, A y Hill, J.

¹⁴² Parcialmente adaptadas de Will Murray, Interactive Driving Systems, Fleet Safety Gap Analysis; ROSPA Fatigue Facts; ROSPA 2002.

¹⁴³ <http://www.etsc.eu/documents/PRAISE%20Report%203.pdf>

3.6 Planificación de jornada

Los operadores de transporte deben garantizar que sus conductores son capaces de cumplir con sus reglamentos. Deben asegurarse de que los calendarios de transporte están en consonancia con el reglamento y que no se conceden bonificaciones por distancia recorrida, ya que pone en peligro la seguridad vial. La planificación del trayecto de alta calidad y el uso de STI pueden contribuir a garantizar que se cumplen las obligaciones sobre el reglamento del tiempo de trabajo. La Directiva 2010/40/UE¹⁴⁴ sobre Sistemas de Transporte Inteligentes y el Plan de Acción STI exigen a la Comisión que defina las especificaciones para la provisión de información y servicios de reserva para lugares seguros de aparcamiento para camiones y vehículos comerciales. Esta información es también importante para planificar rutas y períodos de descanso y gestionar la fatiga. Esto se cubre en más detalle en la sección sobre gestión de infraestructuras y estacionamientos.

En el Plan de Transporte de Mercancías¹⁴⁵, la Comisión Europea también identificó que las herramientas STI podrían “constituir un elemento principal para activar la gestión de la cadena logística, notablemente en el registro de información sin necesidad de papel para la gestión del flujo físico de mercancías (eFreight)¹⁴⁶”. El concepto de “carga inteligente” se desarrolló en el Plan de Acción STI para indicar que las mercancías se vuelven “auto-conscientes, así como conscientes dependiendo del contexto y su ubicación, así como también se conectan a una amplia gama de servicios de información”¹⁴⁷. Según la Directiva sobre STI, una de las áreas de prioridad es la intención de definir las medidas necesarias en las aplicaciones STI. Particularmente, esto incluye el seguimiento y rastreo de la carga durante el trayecto y sobre diferentes medios de transporte para la logística de transporte de mercancías (eFreight). Esto se basaría en la disponibilidad de las tecnologías STI y el uso por los desarrolladores de la aplicación y la integración de los resultados de posicionamiento en las herramientas y centros de gestión del tráfico¹⁴⁸.

3.6.1 Lista de turnos

Con respecto a los turnos de los conductores, los empleadores deben cumplir con los horarios de trabajo y conducción acordados para cada persona en períodos de meses y años, no solo días, a fin de permitirles aprovechar un descanso adecuado tanto a corto como a largo plazo. Algunos de los principios de buena gestión de turnos incluyen ofrecer notificación y predictabilidad en los patrones de turnos, preservar la regularidad en los ciclos de 24 horas y garantizar el descanso semanal para evitar la acumulación de la fatiga. Los directivos deberían también ofrecer un mecanismo, incluyendo la consulta, para la mejora continua del sistema de turnos a fin de satisfacer y reconciliar las necesidades técnicas, operativas e individuales¹⁴⁹

3.6.2 Planificación de trayectos

El Área de Acción 1 del Plan de Acción STI incluye planificadores de trayectos puerta a puerta multimodales que podrían ser relevantes para los vehículos pesados. Las tecnologías para ayudar a la planificación del itinerario también pueden conducir a los conductores por las rutas más eficientes. Pueden relacionarse con tecnologías utilizadas fuera del vehículo para definir turnos y lidiar con la fatiga. Algunas aplicaciones de navegación por satélite

¹⁴⁴ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:207:0001:0013:EN:PDF>

¹⁴⁵ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0607:FIN:EN:PDF>

¹⁴⁶ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0886:FIN:EN:PDF>

¹⁴⁷ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0886:FIN:EN:PDF>

¹⁴⁸ ibid

¹⁴⁹ <http://www.etsc.eu/oldsite/drivfatigue.pdf>

y planificadores de itinerarios ya tienen en cuenta los horarios escolares para llevar a los conductores lejos de las escuelas en horas pico”¹⁵⁰

Otros factores de influencia externos también afectan la fatiga del conductor. El estrés de la presión temporal, las estructuras de pago, la demanda consumidor/cliente, la falta de áreas de descanso seguras y confortables¹⁵¹, colas de carga o entrega, número inadecuado de conductores, y una mala planificación y gestión de trayectos también han sido identificados como fuentes potenciales de fatiga del conductor comercial.¹⁵² En muchas áreas, se asocia una mayor proporción de movimientos de mercancías con entregas a minoristas e instalaciones comerciales y son recorridos cortos. Los cambios en los patrones de entrega operados en la actualidad podrían ofrecer beneficios significativos a la hora de reducir la congestión en las carreteras, aumentar la productividad de los operadores de transporte y reducir el estrés sobre los conductores y las entregas “justo a tiempo”. Para alcanzar estos objetivos, deberían considerarse opciones como las entregas nocturnas y el desarrollo de centros de consolidación de mercancías para dividir y consolidar grandes cargas mediante flotas más pequeñas para cumplir con la etapa de entrega final. No obstante, la capacidad de cambiar de forma significativa los patrones de entrega está a su vez restringida por diversos factores como las de acceso de camiones pesados, prohibiciones de entregas nocturnas y normas sobre tiempos de trabajo que limitan la capacidad de los empleadores para desplegar conductores así como el personal no móvil necesario para recibir dichas mercancías en el punto de entrega.

3.6.3 Buenas prácticas – Nivel nacional

a) España ¹⁵³

La Federación Comunicación y Transporte de CCOO llevó a cabo un estudio sobre “El riesgo de la fatiga laboral en el transporte por carretera – Una iniciativa de prevención coordinada”. El proyecto era un estudio de fatiga laboral como un factor de riesgo importante en las colisiones en carretera a cargo del sindicato y financiado con dinero público, e incluía una serie de publicaciones específicas del sector, una de las cuales se centraba específicamente en los conductores y el descanso. El objetivo era analizar los problemas en los tiempos de conducción y descanso de los camioneros, a fin de ayudar a sus empresas a desarrollar sus propios calendarios con arreglo a las disposiciones legales. Los asuntos que se tratan incluyen los tiempos de conducción y descanso, pausas de trabajo, sistemas de registro de velocidad (tacógrafos) como sistemas de control, y las responsabilidades de las empresas de transporte.¹⁵⁴

3.6.4 Buenas prácticas – Nivel empleador

a) Suckling Transport UK¹⁵⁵

Suckling Transport se especializa en la distribución de combustible en el Reino Unido. Opera 65 vehículos cisterna articulados, da empleo a más de 190 personas y entrega dos mil millones de litros de combustible al año.

La empresa reconoció que la Planificación de itinerarios debía ir más allá de la selección básica de ruta y considerar otros temas entre los que se incluyen la elaboración de una evaluación de riesgo del sitio y de la ruta. Tras comentarlo con los trabajadores, se lanzó un programa amplio para identificar ubicaciones de estacionamiento seguras para hacer las paradas de descanso. El programa Safe Haven consistía en una lista de ubicaciones de

¹⁵⁰ http://www.seguridadvialenlaempresa.com/docs/praise/informes/PRAISE_Informe_1.pdf

¹⁵¹ Sabbagh-Ehrlich et al., 2005

¹⁵² Jackson, P. et al (2011) Fatigue and Road Safety: A Critical Analysis of recent Evidence, DfT

¹⁵³ http://osha.europa.eu/en/publications/reports/managing-risks-drivers_TEWE11002ENN pág. 61

¹⁵⁴ http://www.fct.ccoo.es/webfct/menu.do?Actualidad:Salud_laboral:Publicaciones

¹⁵⁵ <http://www.etsc.eu/documents/PRAISE%20Fact%20Sheet%202.pdf> (disponible en inglés y alemán)

estacionamiento aprobadas para garantizar que los empleados estaban a salvo y tomaban las pausas para descansar. Un equipo de directivos comenzó a llevar a cabo observaciones de seguridad conductual para garantizar que los conductores cumplieran con las políticas y los procedimientos. En 2010 se llevaron a cabo más de 100 observaciones. Se realizaron controles de gestión de trayecto para controlar la velocidad con respecto a los límites locales y para garantizar que los conductores no registraban tiempos de descanso mientras hacían las entregas (algo que no se identifica en el análisis normal de los tacógrafos). La empresa pudo analizar y referenciar el rendimiento de sus conductores en cuanto a temas de cumplimiento en contraste con las medias nacionales y del sector. Esto demostró que sus conductores registraban solo 2 infracciones por cada 100 turnos trabajados en relación con las normas de horas de conducción, en comparación con la media nacional de 40 infracciones y la del sector, que era de 35.

b) Arla Foods y El Centro Nacional de Investigaciones sobre el Entorno Laboral (NRCWE), Dinamarca

La gran mayoría de colisiones laborales de conductores de transporte de mercancías tiene que ver con la carga y descarga, o sea, que no guardan relación con el tráfico. Las condiciones laborales en las áreas de carga suelen ser malas y la responsabilidad por la seguridad de los conductores bajo estas condiciones no queda clara. Los conductores experimentados están familiarizados con los problemas que existen pero su conocimiento no se tenía en cuenta. Arla Foods procuró aumentar su aprendizaje organizacional en relación con los peligros en las áreas de carga. Los directivos, en colaboración con los conductores, han desarrollado un marco (diseño participativo) que se utilizó subsecuentemente para recopilar información sobre las condiciones de trabajo en más de 500 áreas de carga distintas. La información se ha incorporado al sistema de TI de la empresa de modo que está disponible a todos los conductores cuando imprimen su ruta diaria. Los temas que se cubren incluyen acuerdos con los clientes. Para los conductores resultó particularmente importante que las medidas tomaran en cuenta el tiempo limitado para hacer los repartos¹⁵⁶.

Recomendaciones a los empleadores

- Al tratar con los clientes, evitar hacer concesiones que podrían afectar adversamente a la seguridad vial, como cambios en las horas de conducción y tiempos de espera o acuerdos para sobrecargar vehículos.
- Establecer agendas que permitan a los conductores tener suficiente tiempo para obedecer los límites de velocidad y evitar la conducción en las horas pico. Si se incorporan dispositivos limitadores de velocidad, comprobar que no están trucados.
- Hacer un seguimiento y controlar las horas de conducción con los límites de seguridad y los requisitos legales recomendados.¹⁵⁷
- Revisar las agendas, los itinerarios y la planificación de trayectos y atender proactivamente el estrés del conductor en el contexto de un plan de salud y seguridad.
- Utilizar las mejores prácticas en la selección de instalaciones para conductores cuando están lejos de la base.
- Ofrecer asesoramiento y formación en sueño y gestión de fatiga del personal y ofrecer un mecanismo, incluyendo la consulta, para la mejora continua del sistema de turnos a fin de satisfacer y reconciliar las necesidades técnicas, operativas e individuales".¹⁵⁸
- • Gestionar el tiempo de trabajo para mitigar la fatiga; esto debería ser una parte esencial de los estándares de cualificación obligatorios para los operadores de transporte¹⁵⁹
-

¹⁵⁶ EU OSHA (2011) Managing Risks to Drivers in Road Transport http://osha.europa.eu/en/publications/reports/managing-risks-drivers_TWE11002ENN

¹⁵⁷ <http://osha.europa.eu/en/publications/factsheets/18/view>

¹⁵⁸ <http://www.etsc.eu/oldsite/drivfatigue.pdf> pág. 25

¹⁵⁹ <http://www.etsc.eu/oldsite/drivfatigue.pdf> pág. 28

3.6.5 Infraestructura

La Directiva 2008/96/CE¹⁶⁰ sobre la gestión de la seguridad de las infraestructuras viales reconoce que un número suficiente de áreas de descanso es fundamental para prevenir el crimen y conseguir seguridad vial. Esta legislación también garantiza, a través de la evaluación del impacto de la seguridad vial y el análisis de carencias, que las áreas de estacionamiento adecuadas y seguras estén previstas en las nuevas secciones de carretera construidas. Además, la Directiva 2010/40/UE¹⁶¹ sobre Sistemas de Transporte Inteligente y el anexo Plan de Acción STI solicitan a la Comisión que defina las especificaciones para la provisión de información y servicios de reserva para lugares de estacionamiento seguro para camiones y vehículos comerciales. Con este Plan se identifica una serie de objetivos específicos de la Comisión, incluyendo la construcción de una red europea de áreas de estacionamiento seguro para camiones.¹⁶²

Los problemas en torno a la falta o mala adecuación de los estacionamientos y su impacto relativo sobre la fatiga de los conductores están reconocidos tanto por los conductores como por el sector. El IRU y la ETF han emitido declaraciones conjuntas sobre estacionamientos de camiones que hacen un llamamiento a la acción de la UE y de los Estados Miembro. “La falta de un número significativo de lugares de estacionamiento, junto con la falta de un número suficiente de áreas de estacionamiento seguro e información precisa sobre su ubicación, junto con unos reglamentos sociales más rigurosos promulgados por los gobiernos, y en particular por la introducción en el territorio de la UE del tacógrafo digital... ha llevado a que los conductores se deban detener en áreas inseguras”.¹⁶³

Para poder ser capaces de obtener un descanso adecuado y que cumpla con la ley, es fundamental tener una infraestructura de estacionamiento adecuada para camiones, de modo que los conductores puedan dejar sus camiones en ubicaciones seguras. Un estacionamiento inapropiado para los camiones podría ocasionar mayores problemas que dejar a los conductores sin un descanso adecuado, ya que puede provocar alteraciones en áreas residenciales, contribuir a la congestión o significar un riesgo en cuanto a seguridad vial. Las instalaciones apropiadas para el estacionamiento de camiones son necesarias para garantizar la seguridad de los camiones y sus cartas, así como para alojar a los camioneros para permitirles cumplir con los períodos de descanso y pausa exigidos.

Algunos estudios de 2002 identificaron aproximadamente 111.000 lugares de estacionamiento existentes en Europa y una falta de alrededor de 50.000 estacionamientos. La escasez de lugares de estacionamiento difiere entre los Estados Miembro, ya que algunos países tienen un exceso de espacio. Los países con grandes carencias son Alemania, Francia, Austria, Suecia y España¹⁶⁴. Una carencia general podría también producirse si el índice de construcción y/o utilización de las áreas de estacionamiento existentes no sigue el crecimiento previsto en el transporte de mercancías por carretera.

En caso de incapacidad para encontrar un área de estacionamiento existente, o cuando alguna está saturada, el conductor debe decidir: (a) si continúa conduciendo o (b) si se detiene en áreas no designadas. La experiencia demuestra que en caso de áreas saturadas, los conductores estacionan en áreas potencialmente peligrosas y sin designar en lugar de exceder sus tiempos de conducción permitidos.¹⁶⁵

¹⁶⁰ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:319:0059:0067:EN:PDF>

¹⁶¹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:207:0001:0013:EN:PDF>

¹⁶² http://www.polisnetwork.eu/uploads/Modules/PublicDocuments/intelligent-transport-systems-in-action_its-action-plan.pdf

¹⁶³ http://www.iru.org/cms-filessystem-action?file=mix-publications/Pirates_en_low.pdf

¹⁶⁴ ‘Setpos Workshop, Bruselas 29.04.2009 Alexia Journé’ <http://content.moveandpark.com/USB-stick/PPTs/pp-journe.pdf>

¹⁶⁵ ‘Setpos Workshop, Bruselas 29.04.2009 Alexia Journé’ <http://content.moveandpark.com/USB-stick/PPTs/pp-journe.pdf>

A lo largo de Europa varía el grado de cumplimiento de las necesidades de descanso y otros servicios de los conductores profesionales orientadas a permitirles realizar sus trabajos en un entorno saludable y seguro. Se hace necesaria una mejor comprensión de las necesidades de los conductores, del sector y de la sociedad en términos de provisión de instalaciones de estacionamiento para camiones.

3.6.5.1 Proyectos de la UE

a) Proyecto LABEL¹⁶⁶

La creciente concienciación sobre los problemas relativos al estacionamiento de vehículos pesados ha derivado en varias iniciativas del Parlamento Europeo y la Comisión Europea con el objetivo de promover y coordinar esfuerzos a nivel nacional y local para ofrecer información sobre la ubicación de áreas de descanso seguras y confortables a los camioneros. Además de incrementar el número y mejorar la calidad general de las áreas de estacionamiento para camiones, también es necesario buscar una ubicación fiable, seguridad e información del servicio accesibles y listas para que los usuarios potenciales puedan tomar una decisión y apoyen un uso apropiado de las Áreas de Estacionamiento de Camiones. El proyecto LABEL, elaborado a partir de un proyecto europeo previo denominado SETPOS,¹⁶⁷ busca solucionar estos problemas. El resultado es una serie de criterios de seguridad y servicios comúnmente reconocidos que consideran que los sitios de estacionamiento deben corresponderse con el nivel de clasificación deseado.¹⁶⁸ Al finalizar el proyecto LABEL, la Comisión Europea entregó los resultados al IRU y al ITF para que pudieran incorporarlos e implementarlos a través de la iniciativa TRANSPark de dichas organizaciones.

Niveles de servicio de acuerdo con LABEL	
Nivel de Servicio 1 	Provisión de lo fundamental Las áreas de estacionamiento de camiones de nivel 1 ofrecen algunas características de servicios básicos: baños, grifos de agua y papeleras. Caminar y conducir por el área debe ser seguro
Nivel de Servicio 2 	También deben ofrecerse instalaciones de aseo y una distribución más conveniente del área de estacionamiento Además de los criterios de servicio de nivel 1, las áreas de estacionamiento de camiones de nivel 2 ofrecen instalaciones de aseo y una distribución más conveniente del área de estacionamiento. El nivel 2 está más orientado a que los camioneros hagan paradas más largas. Además, el nivel de servicio 2 es una categoría intermedia entre el nivel 1 (básico) y el nivel 3 (que ofrece una gama más amplia de servicios)
Nivel de Servicio 3 	Servicios de higiene personal y estación de combustible/tienda Además de los criterios de servicio de nivel 2, el nivel 3 ofrece más servicios, de los cuales lo más importantes son las duchas, una tienda y una estación de servicio.
Nivel de Servicio 4 	Servicios completos para conductor y vehículo Además de los criterios de servicio de nivel 3, el nivel 4 ofrece más servicios, de los cuales lo más importantes son una cafetería, lavandería, tienda de repuestos e instalaciones de recreo
Nivel de Servicio 5 	Los niveles más altos de confort Además de los criterios de servicio de nivel 4, el nivel 5 ofrece más servicios, de los cuales lo más importantes son un restaurante, lavado de camiones, electricidad y equipos para la eliminación de nieve/hielo. El nivel 5 es el nivel de mayor confort.

¹⁶⁶ <http://www.truckparkinglabel.eu/>

¹⁶⁷ http://www.setpos.eu/about_setpos.htm

¹⁶⁸ <http://www.setpos.eu/handbook/SETPOS-project-handbook.pdf> Security and Service at Truck parking Areas Along the TRANS-European Road Network. Handbook for Labelling, EC 2011.

TRANSPark¹⁶⁹

TRANSPark es una aplicación web desarrollada conjuntamente por el IRU e ITF para ayudar a los conductores/operadores a identificar y ubicar estacionamientos seguros de camiones adaptados a sus necesidades a lo largo de sus rutas. TRANSPark permite a los camioneros, planificadores logísticos, directores de transporte y otros participantes en las operaciones de transporte poder buscar, ubicar, seleccionar y ponerse en contacto con áreas de estacionamiento para camiones en torno a un destino dentro de un radio de 100 km o a lo largo de sus itinerarios planificados. La aplicación contiene sitios de estacionamiento para camiones en aproximadamente 44 países con una lista que actualmente tiene unas 3200 áreas de estacionamiento, con unas 2100 de ellas identificadas por satélite. Todas las instalaciones disponibles en las áreas de estacionamiento seleccionadas aparecen listadas (servicios de seguridad, reparación de camiones, lavado de vehículos, restaurante, etc.) y pueden usarse como criterios de búsqueda del área deseada. También se ofrecen detalles de contacto y mapas de ubicación. TRANSPark es libre y gratuito desde las webs del IRU e ITF y también está disponible en formato PDF para su uso sencillo desde la cabina de un camión.

The screenshot shows the 'TRANSPark - Parking Areas Search' interface. On the left, there are sections for 'User Actions', 'Search - Parking areas' (with a search box for 'Verona'), and 'More services' (including links for Border Waiting Time, Fuel Prices, etc.). The main area displays a map of Verona, Italy, with 4 parking areas found. A callout box for 'Shell ADS Povegliano Ovest' is visible. Below the map, a table shows the search results:

Country	Name	Assessment	Icons
Italy	Parck - TIR Interporto "Quadrante Europa"	No self assessment	✓ ✓ ✓ ✓ ✓

Additional text in the interface includes 'Displaying 1 to 4 of 4' and 'Possibility for trucks with dangerous goods details'.

En una conferencia conjunta de la Presidencia de la UE titulada “Mejora del estacionamiento de camiones en Europa”, celebrada en Bruselas el 25-26 de octubre de 2010, la Comisión Europea encomendó al IRU y al Foro de Transporte Internacional la implementación y mantenimiento de los resultados del proyecto LABEL en el futuro. Esta misión fue apoyada por el Consejo Europeo en su Resolución de noviembre de 2010 sobre la prevención y lucha contra el crimen en el transporte de mercancías por carretera y la provisión de áreas de estacionamiento seguras para camiones¹⁷⁰.

¹⁶⁹ <http://www.iru.org/transpark-app>

¹⁷⁰ <http://www.iru.org/cms-file-system-action/transpark/117580.pdf>

Recomendaciones a la UE

- Hacer que las instalaciones de descanso seguras sean un compromiso a largo plazo y una prioridad de programa de trabajo constante, que presente un conjunto de objetivos anuales así como que ofrezca financiación de la UE por ej. a través del programa TENs o a través del Banco de Inversión Europeo.
- Garantizar que se acuerda y ofrece en toda la UE un nivel básico de servicios para áreas de estacionamiento de camiones.
- Llevar a cabo un ejercicio de exploración profundo a nivel UE para identificar en dónde existen carencias en las instalaciones de estacionamiento y contribuir a la recopilación y distribución de la información sobre la ubicación y características de las áreas de estacionamiento de camiones.
- Llevar a cabo acciones relativas a los estacionamientos inteligentes de camiones con arreglo a la Directiva STI.
- Promover que los Estados Miembro reinviertan el dinero de Eurovignette en seguridad vial incluyendo la provisión y mejora de estacionamiento para camiones.
- Publicar periódicamente, en el formato más adecuado, información sobre las instalaciones disponibles en la Red Viaria Europea y los servicios que ofrecen a los profesionales del sector de la carretera.¹⁷¹

3.6.5.2 Estados Miembro

El desarrollo de una infraestructura adecuada para el estacionamiento de camiones exige un alto nivel de comprensión de las tendencias de transporte y logística y de los patrones de itinerarios. Los Estados Miembro deberían promover que las agencias relevantes y el sector del transporte de mercancías trabajen juntos en esto.

Las autoridades de planificación y agencias de autovías deberían trabajar conjuntamente con los gobiernos nacionales y el sector. Los planes de uso de tierras deberían incluir disposiciones sobre la salvaguarda y potencial mejora de las instalaciones de estacionamiento de camiones existentes y la identificación de los sitios apropiados para continuar el desarrollo. La necesidad de nuevos sitios para estacionar camiones y de instalaciones de transferencia de mercancías debería evaluarse en contraste con las disposiciones actuales y en consulta con los participantes en cuanto a su ubicación, pero teniendo en cuenta la presencia de áreas residenciales y otros entornos sensibles.

En muchos Estados Miembro existen ejemplos positivos de asociación entre las autoridades relevantes y el sector del transporte de mercancías para mejorar los sistemas de reparto, como por ej. acordar las rutas preferentes, volver a examinar las restricciones en los tiempos de entrega, etc. Dichas asociaciones pueden salir adelante de forma eficaz a través de la formación de un área de Asociaciones de Calidad en el Transporte de Mercancías, tal como sucede en el Reino Unido.

a) Reino Unido

La Agencia de Autovías de Reino Unido ha llevado a cabo un estudio de conductores de camiones para identificar el comportamiento en cuanto a estacionamiento y actitudes sobre la provisión de servicios. El mismo demostró que los “conductores de camiones no suelen preferir estacionar en lugares seguros para sus vehículos debido a su coste... Es preocupante que un 20% de los conductores estén satisfechos aparcando en un apartadero para ahorrar dinero a costas de su seguridad. Las principales razones para escoger estacionar en estacionamientos de camiones... fueron su seguridad, seguidas de cerca por la disponibilidad de instalaciones como duchas o baños. No es de sorprender

¹⁷¹ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A7-2010-0130+0+DOC+PDF+V0//EN>

que el coste fuera la principal razón para estacionar en apartaderos, seguida por el hecho de que los conductores no tienen otra opción y los apartaderos son cómodos y no necesitan desviarse de sus rutas".¹⁷²

El Departamento de Transporte en el Reino Unido, en reconocimiento de la importancia de ofrecer estacionamiento para camiones y los temas actuales al respecto, y en respuesta a las solicitudes del sector, ha desarrollado una Estrategia para la provisión de estacionamiento para camiones en Inglaterra¹⁷³. La Estrategia tiene seis objetivos estratégicos sobre los que se apoya la acción:

- Basarse en la idea actual de la provisión de estacionamientos para camiones e investigar los requisitos de solicitud hasta 2014-2019 y más allá de ser necesario.
- Definir la posición de las políticas sobre estacionamientos de camiones a nivel nacional, regional y local cuando sea necesario.
- Apoyar al sector ofreciendo orientación sobre mejores prácticas y más información para ayudar a estabilizar el negocio.
- Crear un entorno en el que los programas de estacionamiento de camiones puedan llevarlos a cabo desde el sector privado como oportunidades de inversión más convenientes. Ayudar a que el negocio del estacionamiento de camiones sea más sostenible y competitivo.
- Incrementar la concienciación de las ubicaciones de estacionamiento de camiones ya existentes y fomentar su uso apropiado. Incrementar el conocimiento de áreas en donde se necesita estacionamiento de camiones.
- Alentar el desarrollo y el uso de ubicaciones seguras de estacionamiento de camiones con la intención añadida de mejorar las condiciones de trabajo de los camioneros.

El Departamento también actualizó la Guía de Paradas de Camiones en conjunción con la Agencia de Autovías para garantizar que los conductores y los operadores tienen la información más al día sobre las instalaciones disponibles para ellos.

b) Francia

La investigación en Francia reveló un déficit de aproximadamente 2000 lugares de estacionamiento en autovías y 2500 lugares de estacionamiento en la red pública. Una medida tomada para intentar incrementar el número de áreas de estacionamiento disponibles es la introducción de cláusulas en los contratos con los operadores de autovías que se renegocian cada cinco años. Todos los futuros contratos tendrán que tener en cuenta la construcción de nuevos lugares de estacionamiento. El primer contrato de este tipo firmado con ASF incluía la creación de 389 emplazamientos de estacionamiento seguros para 2011.¹⁷⁴

c) Alemania

La provisión de un número adecuado de áreas de estacionamiento para vehículos pesados está pensada para mejorar las condiciones laborales e incrementar la seguridad vial. Un uso óptimo de estas áreas de estacionamiento aumentaría la eficacia de estas últimas. Solo en las autovías alemanas existe un 50% más de camiones estacionados que lugares disponibles: esto es un déficit actual de 14000 lugares de estacionamiento.¹⁷⁵

El Plan de Acción de Logística y Transporte de Mercancías¹⁷⁶ del Ministerio Federal de Transporte, Construcción y Desarrollo Urbano apoya las buenas condiciones de trabajo y formación en el sector del transporte de mercancías. Uno de los objetivos es incrementar la cantidad de áreas de estacionamiento construyendo más. Además de los 3000 nuevos lugares de estacionamiento construidos en 2008/09, 8000 más se construirán hasta 2012. Se está

¹⁷² http://www.tap.iht.org/objects_store/200911/lorrybaseline.pdf

¹⁷³ <http://www2.dft.gov.uk/pgr/freight/road/lorryparking.pdf>

¹⁷⁴ <http://www.setpos.eu/docs/ppt-bourgeois.pdf>

¹⁷⁵ <http://www.adac.de/infotestrat/tests/strassen/labeltest/default.aspx?tabid=tab>

¹⁷⁶ <http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/61432/publicationFile/30825/aktionsplan-gueterverkehr-logistik.pdf>

haciendo una inversión considerable para luchar contra este problema: en 2010, se invirtieron al menos 130 millones de euros. En la actualidad se están ejecutando 15 proyectos piloto para probar el uso de aplicaciones telemáticas para la gestión eficaz del estacionamiento. Un proyecto de investigación paralelo evaluará los hallazgos en diciembre de 2011.

3.6.5.3 Empleadores

a) Empresa Portuaria de Lübeck (Lübecker Hafengesellschaft, LHG), Alemania

La empresa ha dado pasos innovadores para ofrecer a los conductores de vehículos pesados un área cómoda tanto para relajación como para ejercitarse.

Los elementos clave incluyen:

- El área de descanso tiene un diseño informal y está amueblada con comodidad.
- Los conductores pueden mantener sus vehículos a buen recaudo mediante vigilancia por vídeo.
- Se sirven refrigerios y bebidas.
- Se muestra un vídeo con ejercicios adecuados que pueden hacer los conductores para hacer trabajar y relajar sus músculos a fin de compensar el largo tiempo tras el volante en posiciones estáticas.
- Tras el ejercicio los conductores pueden usar las duchas.¹⁷⁷

Recomendaciones a los Estados Miembro

- Promover el desarrollo y la operación de los Planes de distribución y servicio para el desarrollo intensivo del transporte de mercancías.
- Identificar las rutas preferidas recomendadas para el transporte de mercancías para ubicaciones clave como puertos y aeropuertos.
- Ofrecer instalaciones de estacionamiento para camiones seguras en ubicaciones apropiadas, incluyendo los principales corredores de transporte mediante el proceso de planificación.
- Ofrecer más información sobre disponibilidad de instalaciones de estacionamiento y niveles de servicios disponibles.
- Garantizar y mejorar la comunicación de las autoridades locales y de los directores de transporte/flota con los conductores sobre lugares adecuados para descansar.
- Incluir la provisión de áreas de estacionamiento seguras en los acuerdos contractuales para infraestructuras viarias.
- Definir las líneas de responsabilidad en cuanto a provisión y operación de los estacionamientos.
 - Alentar y financiar planes para la construcción de áreas de estacionamiento seguro.”¹⁷⁸

¹⁷⁷ http://osha.europa.eu/en/publications/reports/managing-risks-drivers_TEWE11002ENN

¹⁷⁸ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A7-2010-0130+0+DOC+PDF+V0//EN>

Recomendaciones a los empleadores

- Trabajar con las autoridades de los Estados Miembro y otras organizaciones para identificar las necesidades en relación con la infraestructura de estacionamientos.
- Considerar la ubicación de áreas de estacionamiento seguras y apropiadas en la planificación de itinerarios y la organización de agendas.
- Comunicarse con las autoridades de los Estados Miembro y otras organizaciones relevantes en relación con la información sobre la ubicación y las características de las áreas de estacionamiento de camiones.
- Garantizar que los conductores tienen acceso a los recursos existentes y sitios web sobre ubicación de las instalaciones de estacionamiento y ofrecer formación sobre su uso.
- Preparar presupuestos para permitir a los conductores estacionar en áreas de estacionamiento de mayor calidad en caso de que las alternativas sean perjudiciales para su salud y seguridad.

Parte 4: Cultura de seguridad

A lo largo de Europa, los empleadores deben elaborar un plan de seguridad vial basado en un análisis comercial, contribuyendo así a una creciente “cultura de seguridad”. Además, tienen la obligación legal con arreglo a la Directiva Marco 89/391/CEE de evaluar los riesgos para la salud y la seguridad de sus empleados¹⁷⁹. Esta siguiente sección profundiza en lo que constituye la “cultura de seguridad” y cómo puede relacionarse con la gestión de la fatiga. También presenta buenas prácticas y recopila recomendaciones en esta área.

Las “características” de la cultura de seguridad incluyen políticas de seguridad y procedimientos dictados por los altos directivos, el compromiso de implementar la política de seguridad mostrada por la jerarquía directiva y la voluntad de cumplir las reglas de seguridad mostrada por los recursos humanos¹⁸⁰. La cultura de seguridad también puede definirse como actitudes, valores, creencias y conductas compartidas relativas a la seguridad.

Es necesario un enfoque holístico y la alta dirección debe implicarse en el desarrollo de planes de seguridad vial que incluyan una estrategia vinculada a objetivos mensurables. Estos pueden cubrir áreas como directivas de seguridad de la flota desarrolladas por organizaciones de seguridad vial, selección de conductores y procedimientos de introducción, selección de vehículos, formación y educación de los conductores, gestión de conductores, control del rendimiento de seguridad de la flota, creación de un ciclo de mejora continuo. La matriz de Haddon es particularmente útil como marco de trabajo para llevar a cabo revisiones generales del contexto de seguridad de la organización en que debería adecuarse el programa de evaluación, control y mejora de conductores. Haddon ofrece un marco de trabajo basado en sistemas pre-siniestro, simultáneos y post-siniestro para la seguridad de la flota. Así como resulta necesario clasificar las intervenciones de mejora que se desean realizar, implementar e incorporar, se puede utilizar como análisis de carencias y herramienta de investigación¹⁸¹.

La adopción de una cultura de seguridad también incluye un enfoque proactivo en lugar de reactivo hacia la seguridad. La Organización Internacional de Aviación Civil (ICAO, en inglés), ofrece la siguiente definición: un enfoque organizado con objetivos definidos, niveles de autoridad, políticas y procedimientos y responsabilidades claras para la seguridad operativa.¹⁸² El enfoque está guiado por datos con procedimientos para recopilar y analizar información que luego se usa como base para la gestión del riesgo.

4.1 Sistemas de gestión de la fatiga

El enfoque de “cultura de seguridad” también debería ampliarse para la gestión de la fatiga, que se denomina “Sistemas de gestión del riesgo de fatiga” (FRMS, en inglés). Según se presentó en una revisión reciente del Departamento de Transporte de Reino Unido, el FRMS es un “proceso explícito e integrador para medir, mitigar y gestionar” el riesgo real de fatiga al que está expuesta una empresa¹⁸³. El FRMS se adapta a cada empresa y a los riesgos a los que sus conductores deben enfrentarse, y ofrece un complemento más profundo al cumplimiento único

¹⁷⁹ <http://etsc.eu/documents/PRAISE%20Report%202.pdf>

¹⁸⁰ ERSO (2007)

http://ec.europa.eu/transport/wcm/road_safety/erso/knowledge/Fixed/60_work/work_related_road_safety.pdf

¹⁸¹ Murray, W., Pratt, S., Hingston, J. & Dubens, E. (2009). Promoting Global Initiatives for Occupational Road Safety: Review of Occupational Road Safety Worldwide (Draft), www.cdc.gov/niosh/programs/twu/global

¹⁸² ICAO (2008) citado en Fourie C. et al (2011) Fatigue Risk Management Systems, DfT.

¹⁸³ Holmes and Stewart (2008) en Fourie C. et al (2011) Fatigue Risk Management Systems, DfT.

de horas de conducción. Está basado en datos y la idea es que “al medir los riesgos reales de fatiga y desarrollar controles personalizados dentro de un sistema de seguridad organizado, un FRMS es capaz de identificar múltiples fuentes de fatiga y ofrecer múltiples defensas integradas contra la fatiga”.¹⁸⁴

Tiene seis componentes principales¹⁸⁵:

- Una política empresarial de gestión de la fatiga
- Procedimientos de gestión del riesgo de la fatiga
- Un proceso para que los empleados informen de la fatiga a la dirección
- Un proceso para investigar el rol potencial de la fatiga en los incidentes
- Formación y educación de gestión de la fatiga para empleados y dirección, y
- Un proceso para el análisis de carencias interno y externo del FRMS.

Para los empleadores, el nivel de cumplimiento con la legislación sobre seguridad vial, tiempos de descanso y conducción, pesos y dimensiones, carnés de conducir, ofrece una indicación de la cultura de seguridad vial dentro de una empresa y viceversa. Para apoyar una cultura de seguridad son necesarios fuertes vínculos comunicativos e interacción con los conductores, incluyendo explicar la importancia de la legislación social sobre seguridad vial y bienestar del conductor, y garantizar que los conductores son plenamente conscientes de sus responsabilidades y derechos en esta área. La gestión de la fatiga ha de ser responsabilidad tanto de los empleados como de los empleadores, ya que la causa de la fatiga podría emanar de asuntos relativos al trabajo, como el itinerario o la salud personal o el estrés, según una revisión del ETSC y del Reino Unido¹⁸⁶.

La tabla inferior ofrece una perspectiva general de las recomendaciones principales de dos estudios australianos importantes¹⁸⁷ que tienen un alcance global influyente sobre el círculo académico y las autoridades mundiales que desarrollan políticas y legislación. Estas recomendaciones presentan una útil lista de comprobación para empleadores y reguladores y reflejan las hechas en los últimos 10 a 15 años por otros investigadores y comités.

¹⁸⁴ Fourie C. et al (2011) Fatigue Risk Management Systems, DfT.

¹⁸⁵ ibid

¹⁸⁶ ETSC (2001) Role of Driver Fatigue in Commercial Road Transport Crashes.

Y Fourie C. et al (2011) Fatigue Risk Management Systems, DfT.

¹⁸⁷ [McKinnon, Peter Laurence](#) (2004) Tired of Dying Fatigue and Stress in Long Distance Road Transport.

House of Representatives Standing Committee on Communications, Transport and the Arts: Beyond the Midnight Oil, Report into an Inquiry into Managing Fatigue in Transport, Parliament of the Commonwealth of Australia October 2000 (The Neville Report) and Quinlan, Michael, Report of an Inquiry into Safety in the Long Haul Sector of the Road Trucking Industry, Motor Accident Authority of NSW.

<http://arrow.uws.edu.au:8080/vital/access/manager/Repository/uws:657>

Tema	Quinlan	Neville
Horas flexibles	Exigir que los camiones pesados lleven a cabo planes de gestión de la seguridad	Incorporar consideraciones sobre el momento del día en los tiempos de conducción y descansos permitidos; incrementar los períodos de descansos permitidos
Código de conducta	El código de conducta debe centrarse en las causas de los problemas, no los síntomas	Desarrollar un Estándar de Seguridad Nacional del OHS y un Código de Conducta
Sistemas de Gestión de la Seguridad (SMS, en inglés)	Ejecutar SMS específicos para cada viaje de vehículos pesados	Desarrollar estrategias de gestión de la fatiga específicos para el conductor para cada ruta interestatal principal
Educación	Programas educativos para otros usuarios de la carretera, orientados a la concienciación sobre los vehículos pesados	Programas educativos para operadores de transporte para desarrollar habilidades comerciales
Reglamento/Licencias	Licencias obligatorias para operadores de transporte, transportistas de mercancías, expedidores, intermediarios y agentes	Programa Nacional de Acreditación de Operadores con una agencia nacional para supervisión
Salarios	Garantizar que se fijan los salarios de conductor empleado o conductor dueño en un mínimo que garantice el cumplimiento; prohibir sistemas de bonificaciones / penalizaciones relacionados con los tiempos de entrega	Incluir la gestión de la fatiga en todas las compensaciones laborales
Leyes	Eliminar las anomalías de la legislación de OHS que ofrece comodidad a los infractores; ofrecer protección para contratistas y conductores que se niegan a participar en tareas inseguras; WorkCover NSW ¹⁸⁸ para garantizar una información, educación y cumplimiento de un nivel aceptable.	Desarrollar leyes que conviertan conducir fatigado en delito; desarrollar tecnologías de medición de la fatiga; revisar el impacto de la política económica y la práctica sobre los conductores y otros usuarios de la carretera.

¹⁸⁸ Agencia Gubernamental de Salud y Seguridad de New South Wales <http://www.workcover.nsw.gov.au/Pages/default.aspx>

4.1.1 Ejemplos de buenas prácticas - Empleadores

a) Reynolds Logistics, Irlanda

Reynolds Logistics es una empresa de transporte y logística con sede en Irlanda y que opera en el Reino Unido. Se especializan en ofrecer servicios a la industria petrolera cubriendo productos como el petróleo, diésel, combustible de aviación, betún y lubricantes. Operan aproximadamente 150 vehículos y emplean a aproximadamente 260 personas con base en 14 instalaciones; cerca del 66% de su flota está emplazada en Irlanda. El “Programa de Conducción de Seguridad basado en el Comportamiento de Reynolds Logistics” está diseñado para equipar a los conductores con las herramientas necesarias para identificar, predecir o anticipar los problemas que puedan suscitarse, decidir cuál es la acción más segura que se puede ejecutar, y luego llevar a cabo el plan asumiendo el control de la situación.

El programa de Conducción Defensiva está respaldado por formación adicional como la formación “Awake” (“Despierta”); aquí ayudan a los conductores a identificar los primeros signos de la fatiga del conductor. La formación inicial estuvo a cargo del equipo del Dr. Paul Jackson, de Centro de Investigación del Sueño de la Universidad de Loughborough. Todo el personal de Reynolds Logistics, incluyendo sus directivos, tuvo que someterse a una sesión formativa sobre la fatiga. La sesión para conductores se presentó de forma que se incluyesen indicadores para los miembros de la familia. También se hace uso de la telemática, FleetBoard (servicios telemáticos a bordo a través de internet). El análisis de rendimiento de FleetBoard evalúa los grados de estilo de conducción individual y analiza los datos de toda la flota. Usando los datos de manera objetiva, es posible seguir desarrollando un estilo de conducción que no solo ahorra combustible y reduce el desgaste y averías del vehículo, sino que también ayuda en cuanto a la fatiga del conductor.

Durante los últimos dos años, se han asociado con la Autoridad de Seguridad Vial irlandesa y ahora operan un vehículo de muestra interactivo para ellos. La responsabilidad de todas sus innovaciones es parte de un trío constituido por el formador principal del conductor, el director técnico y el director general. Reynolds también está haciendo un seguimiento de los índices de colisión vehicular por millón de kilómetros, que se ha reducido un 20% durante los últimos 3 años. Sus niveles de lesiones personales por hora trabajada se han reducido un 5% durante los últimos tres años. También establecen objetivos a largo plazo y objetivos anuales para cubrir el rendimiento en seguridad en todas las áreas. En 2010 adoptaron el tema de seguridad a largo plazo “Drive to Zero”, que se utiliza en todas las comunicaciones relativas a la seguridad.

Recomendaciones a la UE y los Estados Miembro

- Ofrecer información y orientación sencillas de comprender sobre desarrollo, implementación y mantenimiento de un FRMS y facilitar el proceso de desarrollo del FRMS para que lo sigan los operadores.

Recomendaciones a los empleadores¹⁸⁹

- Adoptar sistemas de Gestión del Riesgo de Fatiga refrendados por todos los niveles de empleados y que formen parte de una cultura de seguridad más general.
- Establecer unas duraciones y distancias de conducción aceptables a través de la consulta con los empleados.
- Garantizar que los patrones actuales de turnos, planificación de itinerarios, contratos de empleo y horarios de trabajo no contribuyen a incrementar la fatiga y el estrés.
- Pedir a los empleados que informen a sus directivos si ven su sueño interrumpido, por ejemplo, si deben cuidar de niños pequeños o enfermos o parientes ancianos en su casa por la noche.
- Llevar a cabo un seguimiento reactivo: se debería alentar y agradecer a los conductores por informar de casos en los que se sienten cansados al volante, y se deberían investigar los accidentes en la conducción laboral para determinar si la fatiga podría haber sido un factor contributivo.
- Prestar especial atención a los trabajadores de turnos de noche, especialmente en lo relacionado con la vuelta a casa después del trabajo, por ejemplo, ofreciéndoles taxis o permitirles dormir en las instalaciones de la empresa.

El ETSC le agradece a los siguientes expertos su contribución a este informe:

Jacqueline Lacroix, Liam Duggan, Martin Bonthuis, Gerard Schipper, Ralph Meyer, Marco Digioia, Cristina Tilling, Damian Viccars y Remy Russotto en nombre de CORTE

¹⁸⁹ parcialmente adaptadas de Will Murray, Interactive Driving Systems, Fleet Safety Gap Analysis; ROSPA Fatigue Facts; ROSPA 2002 y Fourie C. et al (2011) Fatigue Risk Management Systems DfT

Referencias

Beaulieu, J., Sectoral Activities Programme, Working Paper – The Issues of Fatigue and Working Time in the Road Transport Sector, International Labour Office Geneva 2005

Bohle, P. et al, Working hours, work-life conflict and health in precarious and ‘permanent’ employment, 2004

Bourgeois, C., French ministry for ecology, energy, sustainable development and town & country planning Improving European truck parking Secured truck parking in France : an experimental policy. Presentation at Truck Parking Conference Brussels 2009

<http://www.setpos.eu/docs/ppt-bourgeois.pdf>

C.A.S.H Reports 1:2010 COMPLIANCE AND ENFORCEMENT OF REGULATIONS OF INTERNATIONAL ROAD HAULAGE

Exploratory findings in the Baltic Sea Region in 2009 Eduardo Alvarez-Tikkakoski, Tomi Solakivi, Lauri Ojala, Harri Lorentz, Sini Laari http://www.cash-project.eu/tiedostot/CASH%20Report%201_28%20Sept%202010.pdf

CDC Workplace Safety and Health, Truck Driver occupational Safety and Health, Conference Report and Selective Literature Review, 2003

CE Delft, Are trucks taking their toll? The environmental, safety and congestion impacts of lorries in the EU, 2009 Publication code: 09 4846 01 Authors: Eelco den Boer, Femke Brouwer, Arno Schrotten, Huib van Essen

http://www.cedelft.eu/publicatie/are_trucks_taking_their_toll/874?PHPSESSID=5883134d975671ec8e15017dd4c5d91a

CE Delft, Handbook on estimation of external costs in the transport sector, 2008

Commonwealth of Australian, Safe Rates, Safe Roads – Directions Paper, 2010

CORTE, Presentation of Euro Controle Route – TISPOL and their activities at Conference on Social Rules in Road Transport ‘Enforcement Check’, European Parliament, 2011

CORTE Newsletter Exchange of views on the working time Directive

CORTE Factsheets on Drivers’ Hours’ and tachograph legislation

CORTE Card Working Group Fact sheet on malfunctioning cards; replacement vs. Renewal 2011

CORTE Enforcement Working Group, Use of Company cards by drivers and companies CORTE ENF 088 2011

CORTE, Transport legal News No 06, March 2010

CORTE, Enforcement Working Group, Draft Working Document –TRACE working document on Regulation (EC) no561/2006, CORTE ENF 005 2011

Council Regulation (EEC) No 3821/85 of 20 December 1985 on recording equipment in road transport

Danton, R, Kirk, A and Hill, J. Mainland European Truck Accidents in the UK-Key Issues for Drivers 2009

DEKRA Automobil GmbH Strategies for preventing accidents on Europe’s roads 2009

Department for Transport UK, Reported Road Casualties Great Britain 2009, Annual Report

<http://www2.dft.gov.uk/adobepdf/162469/221412/221549/227755/rrcgb2009.pdf>

Department for Transport UK, Jackson, P. Et al, Fatigue and Road Safety: A critical analysis of recent evidence. 2011
<http://www2.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/research/rsrr/theme3/fatigueroadsafetyanalysis/>

Department for Transport UK, Road Safety Research Report No. 110 Fatigue Risk Management Systems: A Review of the Literature Carina Fourie, Alexandra Holmes, Samira Bourgeois-Bougrine, Cassie Hilditch and Paul Jackson Clockwork Research Ltd 2010 <http://www.roadsafe.com/pool/files/rsrr110-1.pdf>

Department for Transport UK (AECOM), Lorry Parking Baseline Report Understanding the Current Situation 2009
http://www.tap.iht.org/objects_store/200911/lorrybaseline.pdf

Department for Transport, Strategy for Lorry Parking Provision in England
<http://www2.dft.gov.uk/pgr/freight/road/lorryparking.pdf>

Digioia, M., UETR, 'Reality Check' Speech at the European parliament Conference on Social Rules in Road Transport 2011

Directive 2002/15/EC of the European Parliament and of the Council of 11 March 2002 on the organisation of the working time of persons performing mobile road transport activities

Directive 2008/96/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on road infrastructure safety management

Directive 2010/40/EU of the European Parliament and of the Council of 7 July 2010 on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport

Directive 2006/22/EC of 15 March 2006 on minimum conditions for the implementation of Council Regulations (EEC) n° 3820/85 and (EEC) n° 3821/85 concerning social legislation relating to road transport activities and repealing Council Directive 88/599/EEC

East West Transport Corridor II, Truck Parking Strategy for the East West Transport Corridor WP6D Truck Stops with ITS – Activity 1, 2011
<http://www.eastwesttc.org/media/139681/ewtc%20ii%20wp6d%20part%201%20final%20report%20ver.%201.0.pdf>

Elvik, R., Occupational risk in road transport in Norway, Working paper of January 30, 2007, Institute of Transport Economics, 2007

Euro Controle, Route Annual Report 2009

European Agency for Safety and Health at Work, 'A review of collisions and injuries to road transport drivers.' 2010
http://osha.europa.eu/en/publications/literature_reviews/Road-transport-accidents.pdf

European Agency for Safety and Health at Work, Managing risks to drivers in road transport, 2011
http://osha.europa.eu/en/publications/reports/managing-risks-drivers_TEWE11002ENN

European Agency for Safety and Health at Work, FACTS 18, Preventing Road Accidents involving Heavy Goods Vehicles
<http://osha.europa.eu/en/publications/factsheets/18/view>

European Agency for Safety and Health at Work, E-Facts 47: health promotion in the transport sector

European Agency for Safety and Health at Work, Facts 97, Delivering the message, Campaigning on OSH in the road transport sector

European Agency for Safety and Health at Work, Facts 98, managing risks to drivers in road transport: Good practice cases, 2011

European Commission, Recommendation of 23 January 2009 on guidelines for best enforcement practice concerning checks of recording equipment to be carried out at roadside checks and by authorised workshops (notified under document number

C(2009) 108) (Text with EEA relevance) (2009/60/EC) <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:021:0087:0099:EN:PDF>

European Commission, Communication from the Commission to the European parliament, the Council The European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, Reviewing the Working Time Directive (first-phase consultation of the social partners at European Union level under Article 154 of the TFEU) COM(2010) 106 final

European Commission, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, Digital Tachograph: Roadmap for future activities 2011 <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0454:FIN:EN:PDF>

European Commission, Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Council Regulation (EEC) No 3821/85 on recording equipment in road transport and amending Regulation (EC) No 561/2006 of the European Parliament and the Council, COM(2011) 451 final, 2011/0196 (COD) <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0451:FIN:EN:PDF>

European Commission, Report from the Commission Analysing the penalties for serious infringements against the social rules in road transport, as provided for in the legislation of the Member States, Brussels 15.5.2009 COM(2009) 225 final <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0225:FIN:EN:PDF>

European Commission, final COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT Report on the implementation in 2007-2008 of Regulation (EC) No 561/2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport and of Directive 2002/15/EC on the organisation of the working time of persons performing mobile road transport activities, Brussels, 7.1.2011 SEC (2011) 52 (25th report from the Commission on the implementation of the social legislation relating to road transport) <http://www.uni-mannheim.de/edz/pdf/sek/2011/sek-2011-0052-en.pdf>

European Commission, Intelligent Transport Systems in Action, ACTION PLAN AND LEGAL FRAMEWORK FOR THE DEPLOYMENT OF INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEMS (ITS) IN EUROPE 2001 http://www.polisnetwork.eu/uploads/Modules/PublicDocuments/intelligent-transport-systems-in-action_its-action-plan.pdf

European Commission BACKGROUND INFORMATION ON THE CURRENT DIGITAL TACHOGRAPH SYSTEM Document prepared by the Commission and circulated during the Stakeholder conference of 7 December 2009 http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/doc/2010_03_01_background_info.pdf

European Commission REVISION OF THE COMMUNITY LEGISLATION ON THE RECORDING EQUIPMENT IN ROAD TRANSPORT (TACHOGRAPHS) Summary of Stakeholder Consultation Responses, 2010 http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/doc/2010_03_01_responses_summary.pdf

European Commission, Faber Maunsell, AECOM, Security and Service at Truck parking Areas Along the TRANS-European Road Network. Handbook for Labelling EC 2011 <http://www.setpos.eu/handbook/SETPOS-project-handbook.pdf>

European Commission, WHITE PAPER Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system COM(2011) 144 final http://ec.europa.eu/transport/strategies/2011_white_paper_en.htm

European Parliament A7-0130/2010 30.4.2010 REPORT on penalties for serious infringements against the social rules in road transport (2009/2154(INI)) Committee on Transport and Tourism <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A7-2010-0130+0+DOC+PDF+V0//EN>

European Road Safety Observatory Traffic Safety Basic Facts 2010-Heavy Goods Vehicles and Buses 2010 http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/statistics/dacota/bfs2010_dacota_intras_hgvs.pdf

ETSC, The Role of Driver Fatigue in Commercial Road Transport Crashes 2001 <http://www.etsc.eu/documents/drivfatigue.pdf>

ETSC, PRAISE Thematic Report 3 Fitness to Drive, 2010 <http://etsc.eu/documents/PRAISE%20Report%203.pdf>

- Hamelin, P., Professional drivers' working time as a factor of flexibility and competitiveness in road haulage, Summary of the introductory report, TUTB Newsletter, 2001
- Hanowski, R.J., THE IMPACT OF LOCAL/SHORT HAUL OPERATIONS ON DRIVER FATIGUE, Dissertation submitted to the Faculty of the Virginia Polytechnic Institute and State University 2000 http://scholar.lib.vt.edu/theses/available/etd-07272000-08470013/unrestricted/Hanowski_ETD.pdf
- Highways Agency UK, Driving Commercial Vehicles in the UK, Information for International drivers, 2010
- Husband, P., Devon County Council, Work-related drivers A review of the evidence on road safety initiatives for individuals at work: implications for practice, 2011
- International Road Transport Union (IRU) A Scientific Study "ETAC" European Truck Accident Causation 2007 http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/etac_exec_summary.pdf
- IRU (2011) Speech by Damian Viccars and Speech by Thierry Granturco CORTE (2011), Conference on Social Rules in Road Transport, European Parliament http://www.fta.co.uk/galleries/downloads/email_news/vosa_rule_on_drivers_hours_tachographs.pdf
- IRU, Position on Key Elements for a Common EU Enforcement Memorandum of Understanding (MOU) on Regulation 561/2006/EU 2007
- IRU, IRU analysis of the dramatic increase in pirate and organised crime attacks on truck drivers in European parking areas & on roads 2009 http://www.iru.org/cms-file-system-action?file=mix-publications/Pirates_en_low.pdf
- IRU, The Truck Driver's Checklist, 2003
- Inspectie Verkeer en Waterstaat, Road Transport Audit Charter, Audits and Enforcement Agreements 2010
- Journe, A., Presentation at 'Setpos Workshop', Brussels 2009 <http://content.moveandpark.com/USB-stick/PPTs/pp-journe.pdf>
- Kirk, A et al, Mainland European Truck Accidents in the UK-Key Issues for Drivers 2009 <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/pdf/esv/esv21/09-0238.pdf>
- Kühner, R.: Straßengüterverkehr in Deutschland- rechtlicher Rahmen, Strukturen und Sozialvorschriften, speech at the 49.VGT 2011
- Langwieder, K., Sporer, A. & Hell, W. Struktur der Unfälle mit Getöteten auf Autobahnen im Freistaat Bayern im Jahr 1991. HUK-Verband, Büro für Kfz-Technik, München
- McKinnon, Peter Laurence, Tired of Dying Fatigue and Stress in Long Distance Road Transport House of Representatives Standing Committee on Communications, Transport and the Arts: Beyond the Midnight Oil, Report into an Inquiry into Managing Fatigue in Transport, Parliament of the Commonwealth of Australia October 2000 (The Neville Report) and Quinlan, Michael, Report of an Inquiry into Safety in the Long Haul Sector of the Road Trucking Industry, Motor Accident Authority of NSW. 2004 <http://arrow.uws.edu.au:8080/vital/access/manager/Repository/uws:657>
- Ministry of Infrastructure and Environment, Transport and Water Management Inspectorate Covenant Dit is een uitgave van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (2010), Auditstatuut Wegvervoer (Audits en Handhavingsconvenanten) only in Dutch
- Murray, W., Interactive Driving Systems, Fleet Safety Gap Analysis; ROSPA Fatigue Facts; ROSPA 2002
- Murray, W., Pratt, S., Hingston, J. & Dubens, E. Promoting Global Initiatives for Occupational Road Safety: Review of Occupational Road Safety Worldwide (Draft), 2009 www.cdc.gov/niosh/programs/twu/global
- OECD, International Transport Forum Moving Freight with Better Trucks, Research Report Summary Document 2010

Partinen, M., Hirvonen, K., Unikuorma, Final report from the Finnish Work Environment Fund (100344), 2005

Plehwe, Dr. D., Working time and competition in the transport sector: Which road should Europe take?, Social Science Research Center Berlin

Plehwe, Dr. D., European Trucking: Health and Safety versus Competitiveness?, Presentation at Workshop on truck driver occupational health and safety, Detroit, 2003

Quinlan, Prof M., and The Hon lance Wright, QC, Remuneration and Safety in the Australian Heavy Vehicle Industry: A Review undertaken for the National Transport Commission, 2008

Regulation (EC) No 561/2006 of the European Parliament and of the Council of 15 March 2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport and amending Council Regulations (EEC) No 3821/85 and (EC) No 2135/98 and repealing Council Regulation (EEC) No 3820/85

Regulation (EC) No 1071/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 establishing common rules concerning the conditions to be complied with to pursue the occupation of road transport operator and repealing Council Directive 96/26/EC

REGULATION (EC) No 561/2006 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 15 March 2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport and amending Council Regulations (EEC) No 3821/85 and (EC) No 2135/98 and repealing Council Regulation (EEC) No 3820/85 <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:102:0001:0013:EN:PDF>

Risser, A., et al Case Study: Heavy Goods Vehicle Accidents, 2003

Rodriguez, D. Et al, Pay Incentives and Truck Driver Safety: A Case Study, Industrial and labor Relations Review, Vol 59 No 2, 2006

Rodriguez, D. Et al, Effects of Truck Driver Wages and Working Conditions on Highway Safety Case Study, Transportation Research Record 1833

Road Safety Authority Ireland (RSA), EU Rules on Drivers' Hours

<http://www.rsa.ie/en/RSA/Professional-Drivers/Driving-Safely/Driver-Hours/>

Road Safety Authority Ireland, Guide to EU Rules On Drivers' Hours Regulation (EC) No. 561/2006

Road Safety Authority Ireland, Bus and Truck Operators' Guide to managing for Road Safety

Road Safety Authority Ireland, Chain of Responsibility for owners, operators, drivers and all users of road transport services

ROSPA Royal Society for the Prevention of Accidents, Fatigue Facts

http://www.rospa.com/roadsafety/advice/driving/fatigue_facts.htm

SAFETYNET, Fatigue, 2009 http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pdf/fatigue.pdf

SAFETYNET Work-related road safety – Web text of the European Road Safety Observatory 2007

http://ec.europa.eu/transport/wcm/road_safety/erso/knowledge/Fixed/60_work/work_related_road_safety.pdf

SWOV Factsheet, Sustainable Safety: principles, misconceptions, and relations with other visions 2010

http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Sustainable_Safety_principles.pdf

SWOV, Goldenbled, C. Et al Driver Fatigue: prevalence and state awareness of drivers of passenger cars and trucks: A questionnaire study among driving licence holders in the Netherlands 2011

SWOV Article, Tired, but still driving, June 2011

SWOV Fact sheet, Lorries and delivery vans, 2010

TIRF Traffic Injury Research Foundation, The Facts About Fatigued Driving in Ontario A Guidebook for Police 2009
http://www.tirf.ca/publications/PDF_publications/2009_Facts_Fatigue_Driving_Ontario_Police_Guidebook.pdf

Transport and Water Management Inspectorate, the Netherlands, Supervision in Movement – Knowledge Development

UETR, Statement on The organisation of the working time of persons performing mobile road transport activities (exchange of views) (Committee on Employment and Social Affairs European Parliament) 2009

Van Elberg, J. Et al, Safety culture in European road haulage companies, Association for European Transport 2004

Viccars, D., IRU TRANSPark and Label presentation at EU Road Transport Social Dialogue Committee Brussels Dec 2010

VOSA (Vehicle and Operator Services Agency) UK, Rules on Drivers' Hours and Tachographs **Goods vehicles in GB and Europe** (Revised 2011 GV262 - 03)

VOSA UK, Business Plan 2011-2012

<http://www.dft.gov.uk/vosa/repository/VOSA%202011-12%20Business%20Plan.pdf>

VOSA UK, KSBR Brand Futures, Customer-driven strategies, Customer Engagement – the road to non-compliance, Presentation, Stage 3 Core Client Team Meeting 2008

Williamson, A., Fatigue, NSW Injury Risk Management Research Centre, University of New South Wales at National Heavy Vehicle Safety Seminar, Melbourne, October 2002

Williamson, A., et al Short Trips and Long Days: Safety and Health in Short-Haul Trucking, Industrial & Labor Relations Review Volume 62 Number 3, 2009

Yannis, Golias and Papadimitriou "Accident risk of foreign drivers in various road environments", Journal of Safety Research, volume 38, issue 4, 2007

Páginas web

www.vosa.gov.uk

www.euro-controle-route.eu/site/

<https://www.tispol.org/>

<http://www.traceproject.eu/>

www.dekra-akademie.de

www.iru.org

<http://www.truckparkinglabel.eu/>

http://www.setpos.eu/about_setpos.htm

Agencia Gubernamental de Salud y Seguridad de New South Wales <http://www.workcover.nsw.gov.au/Pages/default.aspx>

Miembros

Accident Research Unit - Medical University Hannover (D)
 Association Prévention Routière (F)
 Austrian Road Safety Board (KfV) (A)
 Automobile and Travel Club Germany (ARCD) (D)
 Belgian Road Safety Institute (IBSR/BIVV) (B)
 Birmingham Automotive Safety Centre, University of Birmingham (UK)
 Central Denmark Region (Region Midtjylland) (D)
 "Centre for Transport and Logistics (CTL)
 University of Rome "La Sapienza" (I)
 Centro Studi Città Amica (CeSCAm), University of Brescia (I)
 Chalmers University of Technology (S)
 Comité Européen des Assurances (CEA) (Int)
 Commission Internationale des Examens de Conduite
 Automobile (CIECA) (Int)
 Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) (ES)
 Confederation of Organisations in Road Transport
 Enforcement (CORTE) (Int)
 Czech Transport Research Centre (CZ)
 Danish Road Safety Council (Dk)
 Dutch Safety Board (NL)
 European Federation of Road Traffic Victims (FEVR) (Int)
 Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) (Int)
 Finnish Motor Insurers' Centre, Traffic Safety Committee
 of Insurance Companies VALT (F)
 Finnish Traffic Safety Agency (Trafi) (FIN)
 Folksam Research (S)
 Fondazione ANIA (I)
 Foundation for the Development of Civil Engineering (PL)
 German Road Safety Council (Deutscher Verkehrssicherheitsrat) (DVR) (D)
 Global Road Safety Partnership (Int)
 Hellenic Institute of Transport (HIT) (GR)
 Institute for Transport Studies (ITS), University of Leeds (UK)
 INTRAS - Institute of Traffic and Road Safety, University of Valencia (E)
 Liikenneturva (FIN)
 Lithuanian National Association Helping Traffic Victims (NPNA) (LT)
 Motor Transport Institute (ITS) (PL)
 Netherlands Research School for Transport, Infrastructure and Logistics (NL)
 Parliamentary Advisory Council for Transport Safety (PACTS) (UK)
 Provincia di Crotone (I)
 Road and Safety (PL)
 Road Safety Authority (IE)
 Road Safety Institute Panos Mylonas (GR)
 Safer Roads Foundation (UK)

Swedish National Society for Road Safety (S)
 Swiss Council for Accident Prevention (bfu) (CH)
 Transport Infrastructure, Systems and Policy Group (TISPG) (PT)
 Trygg Trafikk - The Norwegian Council for Road Safety (NO)
 University of Lund (S)
 Transport Safety Research Centre, University of Loughborough (UK)

Junta directiva

Profesor Herman De Croo
 Profesor Richard Allsop
 Dr. Walter Eichendorf
 Profesor Pieter van Vollenhoven
 Profesor G. Murray Mackay
 Brian Simpson, MEP
 Ines Ayala Sender, MEP
 Dieter-Lebrecht Koch
 Dirk Sterckx, MEP
 Corien Wortmann-Kool, MEP

Secretariado

Antonio Avenoso, Director ejecutivo
 Ellen Townsend, Directora de Políticas
 Graziella Jost, Directora de Proyectos
 Ilyas Daoud, Jefe de Proyectos
 Francesca Podda, Jefa de Proyectos
 Julie Galbraith, Jefa de Proyectos
 Mircea Steriu, Resp. de Comunicaciones
 Paolo Ferraresi, Director Financiero
 Bianca De Rosario, interna
 Ivana Dagna, Interna

Hoja informativa sobre PRAISE

Editor:

Ellen Townsend
ellen.townsend@etsc.eu
 Julie Galbraith
julie.galbraith@etsc.eu

Para más información sobre las actividades del ETSC y membresía, póngase en contacto con:

ETSC
 Avenue des Celtes 20
 B-1040 Bruselas
 Tel. + 32 2 230 4106
 Fax. +32 2 230 4215
 E-mail: information@etsc.eu
 Internet: www.etsc.eu



PRAISE recibe financiación de la Comisión Europea, El Consejo de Seguridad Vial de Alemania (DVR), Fundación Mapfre y el Consejo Suizo para la Prevención de Accidentes (bfu).

El contenido de la hoja informativa sobre PRAISE es mera responsabilidad del ETSC y no representa necesariamente la visión de los patrocinadores.
 © ECTS 2010