



TEXTOS APROBADOS

P9_TA(2021)0480

Seguridad de las zonas de estacionamiento para camiones en la Unión

Resolución del Parlamento Europeo, de 25 de noviembre de 2021, sobre la seguridad de las zonas de estacionamiento para camiones en la Unión (2021/2918(RSP))

El Parlamento Europeo,

- Vistos los artículos 2 y 3 del Tratado de la Unión Europea,
- Vistos los artículos 4, 26, 67, 73, 87, 88 y 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
- Vista la Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias¹, modificada por la Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, por la que se modifica la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias²,
- Vista la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte³,
- Visto el Reglamento Delegado (UE) n.º 885/2013 de la Comisión, de 15 de mayo de 2013, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (Directiva STI) en lo que respecta al suministro de servicios de información sobre zonas de estacionamiento seguras y protegidas para los camiones y los vehículos comerciales⁴,
- Visto el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE⁵,

¹ DO L 319 de 29.11.2008, p. 59.

² DO L 305 de 26.11.2019, p. 1.

³ DO L 207 de 6.8.2010, p. 1.

⁴ DO L 247 de 18.9.2013, p. 1.

⁵ DO L 348 de 20.12.2013, p. 1.

- Vista la Decisión n.º 585/2014/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, sobre la implantación del servicio de llamadas de emergencia interoperable en toda la Unión (eCall)¹,
 - Visto el Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2021, por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» y se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1316/2013 y (UE) n.º 283/2014, y en particular su artículo 9, apartado 2, letra b, inciso vii)²,
 - Visto el Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que respecta al posicionamiento mediante tacógrafos³,
 - Vistas las deliberaciones sobre la petición n.º 0549/2021 durante la reunión de la Comisión de Peticiones del 15 de julio de 2021,
 - Visto el artículo 227, apartado 2, de su Reglamento interno,
- A. Considerando que la Comisión de Peticiones ha recibido la petición n.º 0549/2021, firmada por 22 735 personas, que expresa su preocupación por las zonas de estacionamiento para camiones en la red de carreteras de la Unión y pide medidas preventivas para reducir el riesgo y la magnitud de los problemas de seguridad en las zonas de aparcamiento para camiones;
- B. Considerando que los grupos de delincuencia organizada a menudo están implicados en robos de carga y a menudo se dirigen a productos de alto valor, como la electrónica, el tabaco y los productos farmacéuticos, causando importantes pérdidas económicas⁴, que ascendieron aproximadamente a 52 000 000 de euros entre 2017 y 2019; que estas cifras no son exhaustivas debido a la falta de notificación e intercambio de datos pertinentes sobre delitos relacionados con la carga;
- C. Considerando que estos grupos delictivos están cada vez más organizados, utilizan tecnologías punta y, en muchos casos, trabajan por encargo, y que, según la Evaluación de la amenaza que representan la delincuencia organizada y las formas graves de delincuencia internacional de Europol de 2021, el uso de la violencia por parte de los delincuentes implicados en la delincuencia organizada y las formas graves de delincuencia grave en la Unión parece haber aumentado, y que las víctimas son objeto

¹ DO L 164 de 3.6.2014, p. 6.

² DO L 249 de 14.7.2021, p. 38.

³ DO L 249 de 31.7.2020, p. 1.

⁴ Evaluación de la amenaza que representan la delincuencia organizada y las formas graves de delincuencia, Europol, 2021: «The losses caused by cargo crime in the eight most affected Member States exceeded EUR 75 million in 2019 and have a significant impact on supply chains» (Las pérdidas causadas por la delincuencia relacionada con la carga en los ocho Estados miembros más afectados superaron los 75 000 000 EUR en 2019 y tienen un impacto significativo en las cadenas de suministro).

de ataques indiscriminados sin tener en cuenta su implicación o posición, lo que a menudo causa daños a personas inocentes;

- D. Considerando que la Unión Europea debe luchar contra la delincuencia y la delincuencia organizada en la red viaria de la Unión y promover la circulación efectiva de mercancías de manera segura y sin costes adicionales relacionados con la sobreexposición al riesgo de agresión;
 - E. Considerando que los conductores de transporte internacional por carretera pasan períodos más largos fuera de su hogar y de sus familias, lo que significa que unas infraestructuras de estacionamiento seguras, protegidas y bien equipadas en toda la Unión revisten una importancia crucial para su salud física y mental;
 - F. Considerando que los períodos de trabajo, descanso y pausa de los conductores de transporte internacional están sujetos a normas estrictas destinadas a crear un sector del transporte por carretera seguro, eficiente y socialmente responsable en la Unión Europea; que incumbe a las instituciones de la Unión y a los Estados miembros proporcionar una infraestructura de estacionamiento adecuada y accesible a escala de la Unión que haga que las normas sobre los tiempos de trabajo y de descanso sean proporcionadas y viables;
 - G. Considerando que las malas condiciones de descanso y el elevado riesgo de delincuencia y agresión son los principales factores que hacen que la profesión de conductor sea tan poco atractiva; que la falta de conductores es un problema cada vez mayor que supone un desafío para el funcionamiento eficaz del mercado único, las cadenas logísticas y de suministro y otros sectores, como la industria manufacturera y la venta al por menor;
1. Recuerda que un estudio de la Comisión de 2019 señala que se estima que en la Unión faltan 100 000 plazas de aparcamiento nocturno para camiones, mientras que este déficit es aún mayor en las zonas de estacionamiento seguras certificadas¹;
 2. Declara que se necesitan zonas de estacionamiento seguras para camiones, a fin de garantizar unas condiciones socialmente justas para los conductores profesionales durante su descanso obligatorio; recuerda que el sector del transporte por carretera sufre una grave escasez de conductores; pide a la Comisión que supervise estrechamente la disponibilidad de un número suficiente de zonas de estacionamiento seguras para camiones de alta calidad y la aplicación proporcionada de sanciones por parte de los Estados miembros; subraya la necesidad de actuar en caso de cualquier forma de trato injusto o discriminación contra los camiones y las empresas de transporte de la Unión;
 3. Lamenta los ataques a los transportistas en las zonas de estacionamiento para camiones, incluidos los ataques mortales, y recuerda que estos ataques suelen ser cometidos por bandas bien organizadas y bien equipadas que a veces roban mercancías por encargo y a menudo utilizan los ingresos procedentes de estos delitos para financiar otras formas de delincuencia grave;

¹ Estudio de la Comisión de 2019 sobre el estacionamiento seguro y protegido de los camiones, p. 24. Disponible en: <https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/2019-study-on-safe-and-secure-parking-places-for-trucks.pdf>

4. Lamenta que este tipo de episodio pueda tener un aspecto xenófobo o racista;
5. Reconoce que los delitos contra la propiedad de los camiones son cada vez más transfronterizos y representan la principal amenaza para la seguridad de los conductores de camiones; destaca que es necesaria una cooperación reforzada para hacer frente adecuadamente a este tipo de delitos, y pide un intercambio de información más estructural y una coordinación operativa entre las autoridades encargadas del cumplimiento de la ley en los Estados miembros con el apoyo de Europol, incluida una mayor cooperación con las partes privadas, como la Asociación para la Protección de Activos Transportados y la Organización Europea de Estacionamiento Seguro;
6. Pide a los Estados miembros que informen sistemáticamente a Europol sobre los delitos a fin de garantizar respuestas coherentes mediante el apoyo operativo y analítico, y pide a la Comisión que siga reforzando la capacidad de Europol en este ámbito a través del aumento de sus recursos y su personal;
7. Pide a la Comisión que fomente el aumento de las zonas de estacionamiento disponibles para camiones y que mejore su calidad, seguridad y conectividad mediante iniciativas legislativas, programas de los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos, mecanismos para promover la cooperación entre las autoridades competentes de los Estados miembros y otros instrumentos disponibles, como el programa de financiación del Mecanismo «Conectar Europa»;
8. Insta a la Comisión y al Consejo a que adopten las medidas necesarias para establecer y desarrollar la cooperación policial en la que participen las autoridades competentes de todos los Estados miembros con el fin de prevenir, detectar e investigar las infracciones penales en las carreteras y en las zonas de estacionamiento;
9. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que incluyan objetivos y enfoques para aumentar el número de zonas de estacionamiento seguras para camiones en los acuerdos de asociación definitivos sobre los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos y en los programas para estos fondos;
10. Acoge con satisfacción la creación de un grupo de expertos de la Comisión sobre seguridad de las infraestructuras viarias, que recabará el asesoramiento y la pericia de los Estados miembros y otras partes interesadas pertinentes sobre este tema, también para la preparación de actos no legislativos, así como la creación de un grupo de alto nivel sobre seguridad vial, que proporcionará asesoramiento estratégico y comentarios frecuentes; insta a la Comisión a que acelere los trabajos en este ámbito y se coordine con los Estados miembros para lograr mejoras concretas para los conductores de camiones de la Unión;
11. Destaca la importancia de aplicar proyectos destinados a promover la cooperación nacional e internacional en la lucha contra el robo de cargamentos, creando una visión general de los procedimientos en curso y optimizando la asistencia individual a nivel operativo;
12. Recuerda la importancia de garantizar una financiación prioritaria para la creación y mejora de las zonas de estacionamiento seguras para camiones en la Unión, utilizando todos los programas de financiación disponibles de la Unión y de los Estados miembros;

13. Pide a los Estados miembros que asuman su responsabilidad principal de mejorar la seguridad de las zonas de estacionamiento para camiones mediante estrategias nacionales de seguridad vial bien establecidas y medidas concretas establecidas en planes de acción y planes de aplicación, que constituyan la base de una auténtica cultura de seguridad vial en la Unión;
14. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que aúnen fuerzas para mejorar la calidad de los servicios en las zonas de aparcamiento para camiones, en particular ofreciendo servicios básicos asequibles, y para mejorar su seguridad, garantizando al mismo tiempo que se lleven a cabo auditorías independientes por terceros basadas en normas comunes de la Unión de todas las zonas de estacionamiento seguras para camiones dentro del sistema, con el fin de garantizar que las infraestructuras se ajusten a las normas de seguridad de la Unión, por ejemplo en consonancia con la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias;
15. Lamenta que persistan interpretaciones divergentes en relación con las normas de seguridad y protección de los aparcamientos y los requisitos de certificación, y hace hincapié en la importancia de crear una norma armonizada a escala de la Unión que contenga normas claras e inequívocas sobre los niveles de seguridad y comodidad;
16. Pide a la Comisión que cumpla los compromisos consagrados en el Reglamento (UE) 2020/1054 de establecer normas y procedimientos de certificación para acondicionar zonas de estacionamiento seguras y protegidas en la Unión;
17. Subraya que las normas de la Unión que detallan el nivel de servicio y seguridad de las zonas de estacionamiento seguras para camiones y sus procedimientos de certificación deben ser obligatorios, a fin de garantizar y ofrecer una definición de las zonas de estacionamiento seguras para camiones coherente y un marco legislativo acorde;
18. Pide que se mejore la cobertura y la eficacia de los servicios de emergencia y respuesta inmediata y que se introduzcan sistemas de llamadas para la notificación a las autoridades competentes en todas las lenguas oficiales; insta a los Estados miembros a que apliquen un sistema de respuesta inmediata cuando se cometa un delito contra un conductor o un camión dentro de su ámbito de competencia nacional y a que eviten casos en los que un conductor no reciba asistencia oportuna de las autoridades nacionales de seguridad pública debido al carácter menor del delito, las barreras lingüísticas o cualquier otro motivo;
19. Pide la introducción de patrullas regulares de seguridad y policía en zonas de estacionamiento en las que no se puedan prestar servicios de seguridad de manera constante, pero se hayan denunciado ataques a los transportistas;
20. Destaca la importancia de reforzar los mecanismos de recogida de datos, el intercambio de información y el apoyo analítico, y pide a los Estados miembros que apliquen modelos eficaces para la recopilación, el tratamiento y el intercambio automatizados de datos con el fin de mejorar la respuesta operativa de las fuerzas policiales a la delincuencia transfronteriza;
21. Señala que la información sobre la ubicación de las zonas de estacionamiento seguras para camiones debe transmitirse de manera sencilla a los conductores y a toda la cadena logística a través de herramientas digitales, y pide a la Comisión que logre este objetivo

estableciendo una base para soluciones TIC interoperables que permita a los conductores encontrar y reservar zonas de estacionamiento seguras y planificar sus viajes en consecuencia;

22. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que promuevan los sistemas de seguridad existentes a bordo de los vehículos, así como cualquier tipo de herramienta de alerta inteligente y su conexión con la policía y los servicios de emergencia;
23. Pide a la Comisión que proponga medidas para la revisión del Reglamento Delegado (UE) n.º 885/2013 de la Comisión y del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;
24. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que estudien y propongan medidas concretas para la protección de las víctimas de delitos cometidos en zonas de estacionamiento para camiones no protegidas, como el acceso a asistencia médica, asesoramiento jurídico, un intérprete, etc.;
25. Acoge con satisfacción la decisión de la Comisión de Peticiones de crear una misión de investigación para seguir investigando los hechos descritos en la petición n.º 0549/2021, proporcionar nuevos detalles sobre la seguridad de las zonas de estacionamiento para camiones y evaluar los retos sobre el terreno;
26. Encarga a su presidente que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión, así como a los Gobiernos y los Parlamentos de los Estados miembros.