

Madrid, 5 de junio de 2018

CIRCULAR Nº 21/06-2018

EL PARLAMENTO EUROPEO AVANZA A NUEVAS MEDIDAS DE CARÁCTER SOCIAL EN EL “PAQUETE DE MOVILIDAD”

Estimados Afiliados:

La Comisión de Transporte del Parlamento Europeo votó ayer lunes la parte del Paquete de Movilidad relacionado con la reforma de algunas normas de carácter social dentro del transporte por carretera dentro de la Unión Europea, como son las condiciones de trabajo del transporte por carretera, el cabotaje, las normas sobre los periodos de conducción y descanso, y el desplazamiento internacional de los conductores profesionales.

Procedemos a informar de cada uno de las materias anunciadas.

Tiempos de conducción y descanso

Se permite una mayor flexibilidad semanal, siempre que sea compensado con un tiempo de descanso equivalente. Los conductores podrán excederse un máximo de dos horas en la conducción semanal, pero solamente para regresar a la sede de empresa de transporte o su domicilio particular para realizar posteriormente el descanso semanal y esas dos horas se tendrán que sumar al descanso semanal.

En el caso de los descansos semanales realizados fuera de la sede de empresa o del domicilio particular del conductor, estos deberán llevarse a cabo en alojamientos proporcionados por la empresa o en la cabina del camión, pero solamente cuando el vehículo se encuentre estacionado en un área de descanso debidamente equipada y con sistemas de seguridad. Se publicará la lista detallada de las características de la seguridad, así como los servicios de estas áreas.

También se establece en el texto que las empresas de transporte deben organizar el trabajo de tal manera que, en los trayectos largos, se permita a los conductores realizar el descanso en sus casas o en un lugar de su elección, al menos una vez cada tres semanas. La empresa deberá correr con los gastos del traslado hasta el lugar de descanso.

Cuando un trayecto haya que realizarlo en tren o en ferry, los conductores deberán disponer de una litera o camarote. Se permite realizar el descanso semanal en estas circunstancias, siempre que se disponga de una habitación para llevarlo a cabo.

Lucha contra el fraude de los tiempos de conducción y descanso

El texto aprobado reduce el tiempo en el que una autoridad de un Estado miembro debe responder a una solicitud de información de otro Estado. También se establecen un mínimo de controles concertados, es decir, los llevados a cabo simultáneamente entre dos o más países. Estos controles van a enfocarse más en aquellas empresas de transporte que tengan un porcentaje más alto de riesgo, teniendo en cuenta su historial de infracciones.

Los eurodiputados piden sanciones contra los cargadores, contratistas y subcontratistas en caso de que influyan sobre los conductores en la violación de los tiempos de conducción y descanso.

Conductores desplazados

En cuanto al desplazamiento de los conductores (excluidos de la Directiva de Trabajadores Desplazados votada el pasado 29 de mayo) se aplicará el principio de “igual remuneración por igual trabajo” en las actividades de cabotaje, lo que significa que un conductor que realiza cabotaje en otro país de la Unión Europea debe tener la misma remuneración que los conductores de ese país, incluido el salario mínimo.

La Comisión de Transporte ha votado en contra de la extensión de esta obligación al transporte internacional cuando se realice en tránsito por los países de la UE, quedando completamente sujeto a los salarios del país en el que es contratado el conductor. Los eurodiputados de la Comisión han establecido las normas que marcan los requisitos administrativos, así como las medidas de control que las autoridades de cada Estado pueden imponer al desplazamiento de los conductores.

Empresas Buzón

Para luchar contra este tipo de empresas, se modifican las normas de establecimiento de las empresas de transporte. Deberán tener una sede física y continua en el Estado en el que están registradas. El texto aprobado contiene los criterios para evaluar dicha presencia, la frecuencia de las cargas en el país de registro de los vehículos y la disponibilidad del número de plazas de estacionamiento para la flota.

En el texto se exige a los Estados miembros que controlen periódicamente que se cumplen estos requisitos, y establece la interconexión entre los registros nacionales de transportistas.

Cabotaje

Este es un tema que ha causado desacuerdos entre los países del Este y los países occidentales. Estos exigían más restricciones, mientras que los del Este eran partidarios de liberalizarlos. La Comisión de Transporte ha establecido que las actividades de cabotaje están permitidas dentro del Estado en el que se ha entregado un envío internacional o en un país vecino mientras el vehículo está de regreso al país donde la empresa tiene su sede, dentro de un periodo máximo de siete días.

Durante esos siete días, el vehículo puede realizar transporte de cabotaje durante 48 horas. El mismo vehículo no puede llevar a cabo otras actividades de cabotaje en el mismo país dentro de las 72 horas posteriores a su regreso al país en el que está registrado.

El texto aprobado por la Comisión de Transporte, antes de convertirse en ley, deberá ser aprobado en sesión plenaria del Parlamento Europeo y después debatirlo con el Consejo de Transporte. Seguiremos informando sobre próximos pasos en su proceso de gestación.

JMS/SG

Nota: Queda prohibida la puesta en red, total o parcial, de esta información sin la autorización de A.T.F.R.I.E.