

La Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF)
y los sindicatos del transporte en toda Europa realizamos una llamada de atención a :

La Comisión Europea
El Parlamento Europeo

Los gobiernos nacionales y regionales de los Estados miembros

para

**¡PONER FIN A LA ESCLAVITUD MODERNA EN EL
TRANSPORTE POR CARRETERA EN EUROPA!**



¿CÓMO?

Mediante la debida aplicación de las normas y reglamentos establecidos por la UE para regular el transporte por carretera:

- **Reglamento 1071 /2009**, uno de cuyos objetivos es ¡erradicar las “empresas-buzón”!
- **Reglamento (CE) 593/2008** (Reglamento Roma I) concede el derecho a los conductores profesionales a las condiciones de empleo y trabajo y la escala salarial vigente en el país donde trabaja, ¡independientemente de su nacionalidad!
- **Directiva 96/71/CE** sobre el desplazamiento de trabajadores que da derecho a los conductores profesionales con salarios y condiciones sociales y de trabajo en vigor del país ¡donde realizan las operaciones de cabotaje!

El futuro de nuestro Sector está en tus manos.

REGLAMENTO DE APLICACIÓN 1071 /2009 Y LA ERRADICACIÓN DE EMPRESAS FANTASMAS O “EMPRESAS – BUZÓN”

Hoy en día, proliferan las “empresas- buzón ”. Son los "innovadores" basándose en la esclavitud moderna y dumping social en el sector de transporte por carretera. Animar a prácticas de empleo que permitan a las empresas evadir sus responsabilidades y obligaciones sociales a la mano de obra, empleando a conductores con condiciones y salarios muy por debajo a la norma establecida o pactada en convenio. Los conductores tienen dificultades para encontrar a sus verdaderos empleadores, para reclamar sus salarios no pagados, las prestaciones de desempleo y seguro de salud. Si se aplicara correctamente el Reglamento (CE) no 1071/ 2009 se erradicarían estas prácticas de empleo fraudulentas en este sector. Esta norma forma parte del denominado "paquete de transporte por carretera" y es aplicable en toda la UE desde diciembre de 2011. En España no existe ninguna actuación de ninguna Administración respecto a este problema.

LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO 593 /2008 Y LA ERRADICACIÓN DE LAS DISTORSIONES QUE EXISTEN EN EL MERCADO DE TRABAJO EN EUROPA, ASÍ COMO LA COMPETENCIA DESLEAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA.

Hoy en día, los conductores profesionales se reclutan en masa en los Estados miembros con peores salarios y condiciones de empleo, y se les envía a otros países europeos en el que operan muy por debajo de los mínimos obligatorios de los llamados países de “acogida”. Este uso ilegal de mano de obra barata ha llevado a considerables distorsiones en los mercados laborales de la UE. Si se aplicara correctamente el **Reglamento (CE) n ° 593/2008** se eliminarían las distorsiones de dumping en el mercado laboral y competencia desleal resultante de la aplicación ilegal de las condiciones salariales y de empleo del "país de origen". Esta regla es aplicable a todos los sectores, incluido el transporte por carretera, **desde diciembre de 2009**. Dos sentencias del Tribunal Europeo de Justicia – el caso *Koelzsch* 15 de marzo 2011 y la sentencia *Voogsgeerd* 15 de diciembre 2011 – precisan aclarar la aplicación del presente Reglamento, teniendo en cuenta el contexto específico del sector de transporte por carretera. En España sólo se habla de competencia y competitividad, y bajo esta excusa todo vale. De aplicar normas europeas de defensa de empresas y trabajadores no se acuerdan de aplicar.

APLICAR CORRECTAMENTE LA DIRECTIVA 96/71 SOBRE EL DESPLAZAMIENTO DE TRABAJADORES Y ERRADICAR DUMPING SOCIAL

Aunque el transporte internacional por carretera se liberalizó a partir de 1992, una empresa podrá hacer operaciones de transporte por carretera en el mercado nacional de otro Estado miembro (cabotaje), pero sólo con carácter temporal y bajo estrictas reglas. Pero hoy por hoy, figurando como transporte internacional, el cabotaje se realiza en vehículos con conductores de otros países en los que los contratos, cotizaciones y la protección de trabajadores son mucho menores. A igual trabajo, a veces un conductor no residente cobra 10 veces menos que un conductor local. Además, los conductores no residentes tienen jornadas mucho más largas- con horas no registradas- y no suelen tener vacaciones pagadas. Si se aplicara correctamente la **Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores, aseguraría a todos los trabajadores**, independientemente de su nacionalidad, aquello a lo que tienen derecho en términos de tiempo de trabajo máximo y tiempo de descanso mínimo, salario mínimo, vacaciones pagadas mínimas, lo vigentes en el país donde se realiza el trabajo. La Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores se aplica en todos los sectores, incluido el cabotaje, desde diciembre de 1999. En España no se aplica jamás esta Directiva.