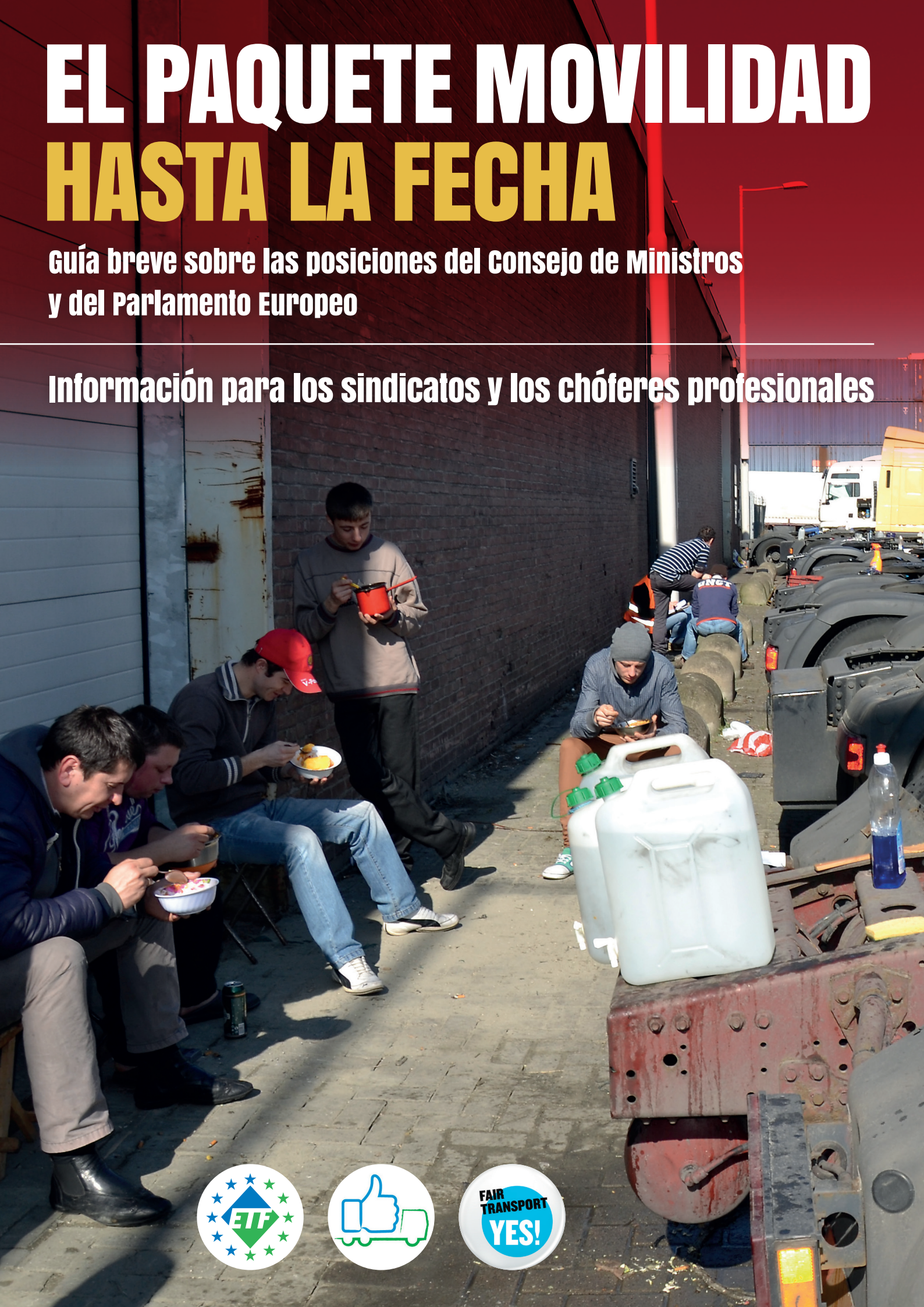
EL PAQUETE MOVILIDAD HASTA LA FECHA

Guía breve sobre las posiciones del Consejo de Ministros y del Parlamento Europeo

Información para los sindicatos y los chóferes profesionales



EL PAQUETE MOVILIDAD HASTA LA FECHA

Guía breve sobre las posiciones del Consejo de Ministros y del Parlamento Europeo

EL PAQUETE MOVILIDAD AÚN NO SE HA APROBADO NI SE HA ACORDADO

Sin embargo, los Ministros de Transporte de los 28 Estados Miembros (el "Consejo de Ministros") y el Parlamento Europeo han fijado cada uno su posición. En otoño de 2019 se reunirán para empezar a negociar el acuerdo definitivo.

El propósito del presente folleto es informar a los sindicatos y a los chóferes profesionales sobre los aspectos positivos y negativos de la posición de ambas instituciones, destacar los riesgos a los que nos enfrentamos durante el futuro proceso de negociación e informarles de las acciones que la ETF está dispuesta a emprender para eliminar dichos riesgos.

TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO (Reglamento 561/2006)

Logros importantes para los chóferes

De acuerdo con ambas posiciones:

- Los chóferes deben regresar a casa periódicamente, al menos **una vez al mes**.
- **No** se les puede exigir un tiempo de descanso semanal de 45 horas o más dentro **del vehículo**.

Logros importantes para la sociedad

- **Menos cansancio** para los chóferes de autobuses, autocares y camiones = **carreteras más seguras, pasajeros más seguros**.

Riesgos e incertidumbres

¿Dos regímenes de tiempos de conducción y de descanso?

- **El Parlamento Europeo** dice que las normas actuales deberían aplicarse **a todos, sin cambios**.
- **El Consejo de Ministros**, sin embargo, dice que el régimen actual debería aplicarse únicamente a los **chóferes que trabajan en su propio país**. Tan pronto como crucen una frontera (transporte internacional), el empleador tendrá la libertad de aplazar el descanso de 45 horas una semana más. En otras palabras, los chóferes internacionales pueden estar circulando tres semanas completas con tan solo dos días de descanso entremedio.

> **Ejemplo del funcionamiento de la propuesta del Consejo en la práctica:** un chófer francés que sólo trabajase en su país se beneficiaría de las normas actuales. Pero si realiza 10 jornadas de transporte nacional y cruza una frontera el onceavo día, para cargar o descargar fuera de Francia, sus 45 horas de descanso se pueden aplazar hasta la semana siguiente.

Aparte de socavar el bienestar de los chóferes…

- Un régimen de tiempo de conducción dual, tal y como lo propone el Consejo, con normas diferentes en función de si se cruza o no una frontera, **perjudicará su aplicación**. El reglamento sobre tiempos de conducción y de descanso está entre los que más estrictamente se aplican en el transporte por carretera en toda Europa. Un régimen de tiempos de conducción dual marcará **el final de los controles efectivos** sobre las horas de conducción, trabajo y descanso de los chóferes de autobuses, autocares y camiones, y despojará el tacógrafo digital de gran parte de sus capacidades de control.

- Un régimen de tiempos de conducción dual **reducirá la seguridad vial**. Decenas de miles de chóferes de autobuses y camiones que realizan transportes internacionales tendrán que conducir y trabajar durante tres semanas antes de poder descansar dos días. ¡Este es el compromiso de la UE con el bienestar de los ciudadanos y la seguridad vial!

¿Con qué frecuencia podrán los chóferes regresar a casa realmente?

- Tanto el Consejo de Ministros como el Parlamento Europeo dicen que **cada 4 semanas**.

- Según la posición tomada por ambos, el **empleador** se encargará de los costes de repatriación del chófer. Sin embargo, basta con que el chófer declare por escrito que está pasando el fin de semana en otro lugar para que el empleador quede libre de toda obligación de repatriar al chófer y asumir los costes.

¿Cuál es la definición de “hogar”?

- **El Consejo de Ministros** dice que es el país de residencia del chófer o el país en el que la empresa dispone de un centro operativo.

- **El Parlamento Europeo** dice que el “hogar” solamente puede ser el país de residencia del chófer.

> **Ejemplo del funcionamiento de la propuesta del Consejo en la práctica**: un chófer rumano está empleado por una empresa que dispone de un centro operativo en Eslovaquia. Si se aprueba la posición del Consejo, el empleador podría respetar la ley enviando simplemente al chófer rumano a Eslovaquia una vez al mes, lo que supone menos complicaciones y gastos para el empleador que enviarlo a Rumanía, su país de residencia. Mejor aún para la empresa, el chófer también devolvería el vehículo a la base.

EN CONCLUSIÓN: el régimen de tiempos de conducción y de descanso, y la definición de “hogar”, quedan aún por negociar por parte del Consejo y del Parlamento Europeo.

PRÓXIMAS ACCIONES DE LA ETF

- **Una campaña de la ETF bajo el lema “El hogar es el hogar” para lograr una definición clara de que el hogar de un chófer es su lugar de residencia**

- **Una campaña pública de la ETF sobre el cansancio de los chóferes para detener cualquier cambio negativo en los regímenes de tiempos de conducción y de descanso para los chóferes de autobuses, autocares y camiones**

TACÓGRAFO SMART (Reglamento 165/2014)

Logros importantes para los chóferes

- Tanto el Consejo de Ministros como el Parlamento Europeo concuerdan en que el tacógrafo SMART (inteligente) equipará a todos los vehículos de transporte internacional (autobuses, autocares y camiones) al menos **10 años antes** de lo previsto por las normas actuales.

- De esa forma será mucho **más fácil controlar el cabotaje y los trabajadores desplazados**, porque las autoridades supervisoras podrán determinar el período exacto de tiempo que los vehículos (autobuses, autocares y camiones) y los chóferes pasan fuera de su país de registro y su país de residencia, respectivamente.

- Por consiguiente, los chóferes cobrarán **salarios más elevados cuando estén trabajando en el extranjero**, y las empresas ya no podrán pagarles los salarios vigentes en el país de origen cuando realicen actividades de transporte internacional o de cabotaje. Las prestaciones sociales de los chóferes como las pensiones también aumentarán puesto que estarán vinculadas a salarios más elevados.

Logros importantes para el cumplimiento

- El **cumplimiento** de las normas de cabotaje y de trabajadores desplazados **aumentará** sustancialmente.

Logros importantes para la sociedad

- Un **cumplimiento más estricto y mejores controles** de los períodos de conducción y de descanso darán lugar a carreteras **mucho más seguras**.

¿Cuándo será obligatorio el uso del tacógrafo SMART?

- **El Consejo** dice que en **4 años** a partir de la aprobación del Paquete Movilidad todos los vehículos (autobuses, autocares y camiones) que realizan actividades de transporte internacional deberán estar equipados de un tacógrafo SMART.

- **El Parlamento Europeo** fija el plazo en **5 años**.

EN CONCLUSIÓN: El Consejo y el Parlamento Europeo todavía tienen que negociar el período de tiempo previo a la obligatoriedad del tacógrafo SMART.

PRÓXIMAS ACCIONES DE LA ETF

- **¡Asegurarse de que el tacógrafo SMART sea una realidad lo antes posible!**
- **Lanzar campañas y trabajar juntamente con las autoridades de supervisión de la UE para asegurarse de que el tacógrafo SMART no se puede manipular**

TRABAJADORES DESPLAZADOS

Logros importantes para los chóferes

- Con la introducción anticipada del tacógrafo SMART, las autoridades de supervisión estarán **mejor equipadas** para determinar **el tiempo exacto** que los chóferes pasan en otro país.

- Por consiguiente, cuando trabajen en el extranjero, realizando actividades de cabotaje y de transporte internacional, los chóferes recibirán un **salario más elevado** y las empresas ya no podrán pagarles los salarios de su país de origen.

- Cuando estén **en tránsito, no se aplicarán las normas de trabajadores desplazados** y los chóferes recibirán el salario del país de establecimiento de la empresa. Sin embargo, a modo de compensación, **el Parlamento Europeo** propone que el "establecimiento" de la empresa deba ser el lugar en el que, o desde el que, los chóferes **suelen desarrollar su actividad** (para más información, véase el ejemplo más abajo).

- Una vez aprobado el Paquete Movilidad, los chóferes ya no tendrán derecho a percibir únicamente el salario mínimo del país en el que recogen o entregan su carga, sino a su **remuneración completa**, que incluye muchos componentes al margen del mero salario mínimo: por ejemplo, las primas anuales para vacaciones.

Puntos en contra y a favor

Existen exenciones

- **En el cabotaje**, las normas sobre trabajadores desplazados se **seguirán aplicando**. En cuanto al **transporte internacional**, las posiciones tanto del Consejo de Ministros como del Parlamento Europeo **eximen** a los chóferes de las normas sobre trabajadores desplazados cuando realizan actividades **simples de exportación e importación**. Cuando el tacógrafo SMART esté instalado en todos los vehículos, se podrá exigir al chófer que realice, además de una operación de transporte bilateral, una actividad de carga y/o descarga en los países que el chófer atraviese, siempre y cuando la recogida y la entrega no se realicen dentro de las fronteras del mismo país. **Esas dos operaciones también estarán exentas** de las normas sobre trabajadores desplazados, por lo que los salarios de los países en los que el chófer cargue y descargue no serán de aplicación. Véase el ejemplo más abajo para mayor claridad.

Los chóferes en tránsito no percibirán el salario del país por el que transitan

- El Consejo de Ministros y el Parlamento Europeo adoptan la misma posición en este caso porque **no se está prestando ningún servicio en el país de tránsito**.

- Los chóferes en tránsito percibirán **el salario del país de establecimiento de la empresa que los emplea**.

Sin embargo, el punto positivo es que:

- **El Parlamento Europeo** dice que el "establecimiento" (el país de origen de la empresa) debe ser el lugar en el que, o desde el que, los chóferes **suelen realizar sus actividades**, lo que resuelve indirectamente el problema del tránsito a la vez que – siendo esto último incluso más importante – combate uno de los principales factores que contribuyen al dumping social.

> **Ejemplo:** un chófer que inicia su viaje en Hungría y tiene que entregar su carga en Suecia, y luego regresa a Hungría, percibirá el salario húngaro para la totalidad de su viaje (independientemente de su nacionalidad).

Si, después de descargar en Suecia, el chófer se desvía de su ruta bilateral y realiza más desplazamientos (cargas y descargas) en otros países de la UE antes de regresar a Hungría, por cada uno de esos desplazamientos el chófer percibirá el salario de los países en los que se realicen las cargas y descargas.

El tiempo de tránsito estará cubierto por el salario húngaro.

Cuando el tacógrafo SMART sea obligatorio en todos los vehículos que realizan transportes internacionales (fecha aún por negociar), se podrá exigir al chófer del ejemplo más arriba que realice dos viajes más percibiendo el salario húngaro y las condiciones vigentes en Hungría, como sigue: si el chófer inicia su viaje en Hungría con destino Suecia, se le puede exigir hacer una recogida y una entrega en el trayecto hacia Suecia. Se le puede exigir lo mismo en el viaje final de regreso a Hungría, una vez que haya recogido la carga que debe transportar hasta Hungría.

Sin embargo, según la propuesta del Parlamento Europeo, el transporte por autobuses y autocares se remunerará con salarios húngaros.

Además, según la definición del Parlamento Europeo para el "establecimiento", las empresas ya no podrán contratar chóferes de Polonia, por ejemplo, y hacerles conducir desde, o dentro de, Alemania con condiciones y salarios polacos. Cualquier empresa que contrate a chóferes fuera de Alemania para conducir en Alemania, o a partir de ese país, deberá estar "establecida" en Alemania. Entonces, esos chóferes percibirán salarios alemanes cuando estén en tránsito y para todos los desplazamientos con origen y destino final en Alemania.

¿Qué documentos se necesitan para los controles?

Según ambas posiciones, las empresas deberán:

- enviar una **declaración de trabajador desplazado** a las autoridades del país en el que el chófer realiza actividades de transporte cubiertas por las normas de los trabajadores desplazados (cabotaje, etc.)
- entregar dicha declaración al chófer, así como el **contrato de servicio** para cada operación de transporte (la **Carta de porte CMR**)
- una vez acabado el período de desplazamiento del chófer, enviar al país en el que el chófer trabajó como trabajador desplazado, la **declaración de trabajador desplazado**, las **Cartas de porte CMR** de todos los desplazamientos realizados por el chófer durante su período de trabajador desplazado, los **acuerdos laborales** y **los comprobantes de las horas trabajadas y de su remuneración.**

EN CONCLUSIÓN: Las exenciones de las normas sobre trabajadores desplazados y las medidas de cumplimiento están aún por negociar entre el Consejo y el Parlamento Europeo.

PRÓXIMAS ACCIONES DE LA ETF

- **Campañas para garantizar que los dos desplazamientos internacionales "adicionales" cubiertos por la cláusula de transporte bilateral sólo estarán permitidos cuando el tacógrafo SMART sea obligatorio**
- **Campaña a favor de una plataforma segura, accesible en tiempo real por órganos policiales únicamente, que obligue a todas las empresas de transporte por carretera a enviar versiones electrónicas de todos los documentos necesarios para el control de la conformidad**
- **Campaña a nivel de la UE para la creación de una hoja salarial electrónica**

CABOTAJE (Reglamento 1072/2009)

Logros importantes para los chóferes

- Sobre la mesa hay actualmente **normas más estrictas para el cabotaje**, junto con **mecanismos de cumplimiento más estrictos**, como el tacógrafo SMART. Según estas normas, por ejemplo, ya no será posible exigir a chóferes portugueses trabajar indefinidamente en Francia con un salario portugués.

- Con la introducción anticipada del tacógrafo SMART, las autoridades de supervisión podrán determinar con más precisión **el tiempo exacto** que los chóferes y los vehículos pasan en un determinado país.

- Por consiguiente, será **más fácil** asegurarse de que los chóferes perciben **el salario correcto** cuando realizan actividades de cabotaje.

- Será más fácil para los chóferes y los sindicatos recolectar **pruebas de abusos** y comunicarlas a las autoridades.

¿Habrá nuevas normas para el cabotaje?

- **El Consejo de Ministros** desea mantener las normas sin cambios, por lo que un camión que pertenece a una empresa registrada en un país A solamente puede realizar un máximo de **3 desplazamientos de transporte nacional** en un país B, en un período de **7 días consecutivos**.

- **La propuesta del Parlamento Europeo** dice que un camión que pertenece a una empresa registrada en un país A sólo puede operar en un país B durante **3 días**, pero puede realizar **un número ilimitado de operaciones en ese período de tiempo** (sin exceder el tiempo máximo de conducción autorizado por las normas de la UE que son de entre 9 y 10 horas al día).

¿Podrán las empresas sortear fácilmente estas normas y realizar actividades de cabotaje en períodos de tiempo sucesivos?

- No, porque tanto el Consejo de Ministros como el Parlamento Europeo están de acuerdo en aplicar un **período de "reflexión"**, en el que un vehículo, después de alcanzar el número máximo de operaciones y días en el territorio de un país, debe evitar ese país.

- **El Consejo de Ministros** propone que ese período de reflexión sea de **5 días**.

- **El Parlamento Europeo** propone que el período de reflexión sea de **60 horas**, pero también que el camión tenga que pasar esas horas **en el país de origen** de la empresa.

EN CONCLUSIÓN: las normas que cuantifican las actividades y los períodos de cabotaje, y la duración del período de reflexión aún están por negociar entre el Consejo y el Parlamento Europeo.

PRÓXIMAS ACCIONES DE LA ETF

- **Presionar para asegurarse de que las normas sobre cabotaje son más estrictas y fáciles de controlar**
- **Presionar para asegurarse de que las normas sobre cabotaje no provocan distorsiones en los mercados laborales de los países de la UE**

ACCESO A LA PROFESIÓN (Reglamento 1071/2009 conocido también como REGLAMENTO SOBRE EMPRESAS "BUZÓN")

Logros importantes para los chóferes

- Las empresas que no cumplan las normas sobre cabotaje y trabajadores desplazados se arriesgan a **perder su licencia para operar en la UE**.

- Debido a los requisitos más estrictos impuestos a las empresas de transporte por carretera (véanse detalles más abajo), los chóferes correrán menos **riesgos de ser contratados por empresas "buzón"**, por lo que dispondrán de un **mayor control** sobre su propia situación profesional y sobre sus derechos y prestaciones como seguridad social, seguro médico, subsidio familiar, etc**.**

¿Qué criterios deberá cumplir una empresa para ser considerada una empresa real en lugar de una empresa "buzón"?

- **El Consejo** dice que, para cumplir la condición más arriba, una empresa debería disponer de **suficientes zonas de aparcamiento** en el país de establecimiento.

- **El Parlamento Europeo** va mucho más lejos y dice que una empresa debe realizar **al menos una actividad de carga o descarga cada cuatro semanas** en su país de establecimiento. También obliga a las empresas a disponer de zonas de aparcamiento en el país de establecimiento.

EN CONCLUSIÓN: El Consejo y el Parlamento Europeo aún deben llegar a una posición común sobre los criterios que definen a una verdadera empresa.

PRÓXIMAS ACCIONES DE LA ETF

- **Campañas en favor del principio por el que la parte sustancial de la actividad de transporte de una empresa de transporte por carretera debe realizarse en su país de establecimiento**

La Federación Europea de los Trabajadores del Transporte representa a más de 5 millones de trabajadores del transporte de más de 230 sindicatos del transporte y 41 países europeos, en 8 sectores, incluidos carretera y logística

Sede:
Galerie Agora, Rue du Marché aux Herbes 105, Boîte 11,
B–1000 Bruselas
Bélgica

www.etf-europe.org **road@etf-europe.org**