

Proyecto europeo MImPACT: Ofrecemos más información visual para establecer los principios fundamentales del “Paquete de Movilidad” en el desplazamiento de los trabajadores en el Sector Transporte por carretera

La entrada en vigor, en 2022, del *Pacto por la Movilidad* y la nueva Ley del Sector de Transportes en Europa ([Directiva 1057/2020](#)) ha supuesto la incorporación de cambios sustanciales que impactan en los conductores de camiones y de viajeros internacionales, referidos tanto a:

- Los salarios recibidos por el trabajo que realizan en el territorio de otro Estado miembro distinto del suyo.
- El cambio en las reglas de cabotaje y *cross-trade*, siendo necesario utilizar las reglas de publicación de los Trabajadores Desplazados.

Estos cambios provocan, en algunos casos, el aumento de costes laborales que repercuten en los costos de los servicios de transporte. Esto afecta a la competitividad de las empresas de transporte de los países de origen y las condiciones de empleo de los trabajadores del transporte internacional, debiendo tener en cuenta, además, la, todavía, no completa ejecución de todas estas nuevas regulaciones.

Durante la ejecución del proyecto MImPACT, *Impacto de la Movilidad en los Trabajadores del Transporte*, en el que ha participado la **Fundación Antonio Bustamante**, Organización vinculada al sindicato **CSIT UNIÓN PROFESIONAL**, junto con Sindicatos y Asociaciones Empresariales de Italia, Croacia, Polonia, Grecia, Noruega y Bélgica, **se han analizado las consecuencias que la nueva normativa tiene para el desplazamiento de estos profesionales del transporte por carretera en el conjunto de la UE, extrayéndose como conclusiones más importantes, las siguientes:**

- El escaso conocimiento de la normativa europea y la insuficiencia de la misma para garantizar los derechos de los trabajadores.
- La falta de información a trabajadores y empleadores sobre la normativa que regula estos desplazamientos, los problemas de interpretación, la poca claridad de la norma y su aplicación incorrecta en algunos países.
- El amplio desconocimiento de la legislación sobre las operaciones que tienen que realizar las empresas de transporte por carretera; así como de la herramienta online para declarar los desplazamientos de sus trabajadores y de los documentos necesarios para realizar estas publicaciones.
- Las discrepancias existentes entre los distintos países, sobre la aplicación de los conceptos salariales de los conductores durante su desplazamiento (dietas de transporte, alojamiento y manutención), entre otras condiciones de trabajo.

Como consecuencia de estas conclusiones, y **con el objetivo de acercar la actual normativa a trabajadores y empresarios del Sector del Transporte por carretera y facilitar su comprensión, se han elaborado, cinco infografías** (en las que se incorporan distintos enlaces QR para acceder a la normativa concreta) **que abordan la regulación del “Paquete de Movilidad”, el tratamiento administrativo de los desplazamientos de los conductores** (a través del sistema IMI), **los derechos que tiene el conductor durante su desplazamiento y la Estrategia de Movilidad Sostenible**, contribuyendo a instaurar los principios claves del referido “Paquete de Movilidad” en el desplazamiento en el Sector del Transporte por carretera

Entre las diferentes actividades desarrolladas durante la ejecución de este proyecto, son varios los representantes de **CSIT UNIÓN PROFESIONAL**, concretamente, de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, que han participado en los análisis realizados sobre la implementación del *Pacto por la Movilidad* y sus repercusiones, con el objeto de ampliar información sobre este tema, así como en la elaboración de las 5 infografías mencionadas. Entre estas actividades, destacan su participación en el *International Workshop* del Proyecto cofinanciado por la Unión Europea, “*Mobility Impact on Transport Workers, MImPACT*”, donde se debatió sobre la aplicación de la normativa del *Pacto por la Movilidad* en los diferentes Estados miembros y la incidencia que la nueva Ley del Sector de Transportes está teniendo entre los profesionales del transporte por carreteras.

MIPACT



Directiva 2020/1057

A
El desplazamiento de trabajadores es una consecuencia de los principios fundamentales de libre circulación, libre establecimiento y libre prestación de servicios establecidos en el TFEU.



Reglamento 2020/1054

B
Considerándose trabajador desplazado a aquel que, de manera temporal, presta sus servicios, preestablecidos, en otro Estado miembro (denominado de acogida), distinto del suyo de procedencia.



Reglamento 2020/1055

C
Un conductor de transporte por carretera se considera "desplazado" cuando realiza alguna de las siguientes operaciones de transporte en un Estado miembro diferente al de establecimiento del empresario:

Operaciones Transfronterizas, Cross-trade, Operaciones de comercio cruzado no bilaterales: Son operaciones de transporte entre dos Estados miembros, o entre un Estado miembro y un país tercero, distintos del país de establecimiento del transportista.

Operaciones de cobotaje: Son operaciones de transporte nacional por cuenta ajena realizadas, con carácter temporal, en el territorio de un Estado miembro de acogida por un operador establecido en otro Estado miembro.

En el tramo inicial o final de ciertas operaciones de transporte combinado, siempre que el tramo tenga naturaleza de operación no bilateral o de cobotaje.

El desplazamiento de trabajadores en la Directiva 2020/1057



Reglamento 2020/1054 Reglamento 2020/1055

D

Por el contrario, un conductor no se considera desplazado en los siguientes supuestos, en los que el conductor deberá registrar manualmente el cruce de frontera:

En las actividades adicionales limitadas de carga y/o descarga.

En las Operaciones de transporte bilateral internacional, basadas en un contrato de transporte desde el Estado miembro en el que está establecido el operador a otro Estado miembro o a un tercer país, o desde otro Estado miembro o un tercer país al Estado miembro de establecimiento.

En el trayecto inicial o final de una operación de transporte combinado.

En el tránsito por el territorio de un Estado miembro sin realizar ninguna actividad de carga o descarga.



2 0 2 2

La Directiva 2020/1057, que regula el desplazamiento de conductores profesionales de camiones y la nueva normativa de cabotaje y pretende garantizar:

Unas condiciones adecuadas de trabajo y de protección social para los conductores y.

Unas condiciones apropiadas para las empresas y para una competencia leal entre los transportistas por carretera.

Para crear un sector del transporte por carretera seguro, eficiente y socialmente responsable.

Y, eEl Reglamento 2020/1055, que regula todo lo referido a las operaciones de cabotaje, el periodo de enfriamiento de cuatro días y aspectos relacionados con los tiempos de trabajo y descanso, entre otros.

El Reglamento 2020/1054, sobre los tiempos de conducción y descanso a través de la regulación de los registros del tacógrafo en el cruce de fronteras.

Esa responsabilidad también puede alcanzar a los cargadores, intermediarios, contratistas y subcontratistas en los casos en que supieran o hubieran debido saber, que los servicios de transporte que han contratado infringen las normas especiales sobre el desplazamiento.

Al empleador (empresa de transporte), que por su cuenta y bajo su dirección, desplaza a conductores a otro Estado miembro, con motivo de la ejecución de un contrato de prestación de servicios entre el empleador y un tercero localizado en ese otro Estado miembro. El empleador responde de las consecuencias por las infracciones que cometa.

Los posibles incumplimientos del empresario sobre su "establecimiento" en un Estado conlleva la pérdida de la "autorización para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera". (El Reglamento (UE) 2020/1055 tiene como objetivo hacer más efectivas las inspecciones a las "empresas buzon", reduciendo el riesgo de cabotaje sistemático y de conductores nomadas organizados desde una empresa a la que no regresan los vehículos, todo ello para erradicar las prácticas fraudulentas de estas empresas.)

El Paquete de Movilidad de la UE entró en vigor en 2022 y está destinado a regular el transporte por carretera, a través de tres normas clave:

El Paquete de Movilidad de la UE afecta:

El Paquete de Movilidad de la UE



Directiva 2020/1057



Reglamento 2020/1054



Reglamento 2020/1055



Los aspectos administrativos del desplazamiento de un conductor

El operador debe enviar una declaración de desplazamiento a las autoridades del Estado miembro de acogida, antes del inicio del desplazamiento, utilizando una interfaz pública multilingüe conectada al Sistema de Información del Mercado Interior (IMI).



1. > Antes del desplazamiento debe incluirse:

1. La identidad del transportista (número de licencia comunitaria)
2. Los datos de contacto de un gestor de transporte de contacto que se halle en el Estado miembro de establecimiento para el envío y la recepción de documentos o notificaciones;
3. La identidad, el domicilio y el número de permiso de conducción del conductor;
4. La fecha de inicio del contrato de trabajo del conductor y la legislación aplicable a dicho contrato
5. Las fechas previstas del inicio y de la finalización del desplazamiento
6. Las matrículas de los vehículos de motor
7. El tipo de servicio de transporte prestado (mercancías, pasajeros, cobotaje...)

2. > Durante el desplazamiento, el conductor debe llevar los siguientes documentos:

1. Una copia de la declaración de desplazamiento en papel o en formato electrónico presentada a través del IMI;
2. Prueba de las operaciones de transporte que se efectúen en el Estado miembro de acogida, como la carta de porte electrónica (e-CMR) o las pruebas referidas a los transportes de cobotaje realizados;
3. Los datos registrados por el tacógrafo, en especial los símbolos de país que señalen el cruce de fronteras entre Estados miembros de la UE.

3. > Al finalizar el desplazamiento el transportista deberá tener a disposición del Estado miembro de acogida, la siguiente documentación:

1. Los datos registrados por el tacógrafo
2. Las cartas de porte prueba de las operaciones de transporte que se efectúen en el Estado miembro de acogida.
3. La documentación relativa a la remuneración del conductor correspondiente al período de desplazamiento y la prueba de la realización de esos pagos.
4. El contrato de trabajo o documento equivalente.
5. Las fichas con los horarios del conductor

IMI
Internal Market
Information
System

IMI

El IMI es una herramienta online, multilingüe y segura, que facilita el intercambio electrónico de información entre las autoridades públicas involucradas en la implementación práctica de la legislación de la UE y que dispone de una base de datos centralizada para ese intercambio de información permitiendo que agentes exteriores al sistema entren en comunicación con las autoridades competentes registradas.



Los derechos de n c ondat or desplazado



Directiva 2020/1057



Reglamento 2020/1034



Reglamento 2020/1055



Los Estados miembros deben dar a conocer de una manera accesible y transparente a las empresas de transporte procedentes de otros Estados miembros información de la remuneración que sea de aplicación a los conductores en su país.



La Estrategia Europea de Movilidad Sostenible y la COP'2023

El Sector del Transporte representa casi el 25% de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en Europa, siendo el transporte por carretera el mayor contaminante. Por este motivo la UE se ha comprometido a reducir estas emisiones de GFI hasta alcanzar la neutralidad climática en 2050.

2050

Pacto Verde Europeo

La Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente



2030

En 2030 se pretende que circulen por las carreteras europeas, al menos, 30 millones de coches de cero emisiones.

2050

En 2050, la inmensa mayoría de furgonetas, autobuses y vehículos pesados nuevos serán libres de emisiones.

Promueve la sostenibilidad, hacer un transporte de mercancías más ecológico.

Previene intensificar la seguridad del transporte reduciendo los accidentes y el número de fallecidos a "cero cero" en 2050.

2050

Establece una transición ecológica justa para los trabajadores, promoviendo la cooperación transnacional entre los interlocutores sociales, apoyando la participación de los trabajadores en la anticipación y gestión del cambio y la prevención y resolución de conflictos en caso de diversas formas de reestructuración en empresas; y apoyando la creación y el buen funcionamiento de mecanismos y órganos transnacionales de información, consulta y participación, incluidos los comités de empresa europeos.

01



COP'2023

En este escenario se ha celebrado la 28ª COP (organizada por la ONU) sobre cambio climático, entre los días 30 de noviembre y 12 de diciembre en Eilat, Arabia Saudí, donde se ha logrado un nuevo acuerdo para impulsar la transición energética haciendo un fomento al abandono de combustibles fósiles con los objetivos de acelerar la acción climática en esta década, alcanzar emisiones netas cero a 2050 y fundamentar la acción en la ciencia; además, para 2030, se ha fijado el objetivo de triplicar la capacidad renovable y duplicar las mejoras de eficiencia energética.

02



COP'2023

En el ámbito específico del transporte por carretera se ha realizado un fomento a todos los países para que se desarrollen infraestructuras de recarga eléctrica y se utilicen vehículos cero y de bajas emisiones; a través de dos iniciativas: la phase down, eliminación progresiva del consumo de combustibles fósiles; y el phase out, eliminación de los combustibles fósiles.

