

Medidas proteccionistas en transporte por carretera.

Ramón Valdivia Palma

Director General de ASTIC

José Manuel Pardo Vegezzi

Director Técnico de ASTIC





270 millones
viajeros transportados / año



210
socios



120.000 M€
mercancía transportada / año

La Asociación de Transporte Internacional por Carretera -ASTIC- agrupa a las grandes empresas del sector desde 1960, tanto en transporte de mercancías como de viajeros

Perfil de la empresa asociada a ASTIC



100 empleados
25 millones € de facturación
80 vehículos propios

ASTIC, si fuese una empresa, sería la 11ª de España por número de empleados



21.900

PERFIL DE LA ASOCIACIÓN 2014

Las empresas afiliadas a ASTIC facturan el 15% del sector en España

32.000 m€

a 5.000 m€

03

02

01

565.000

a 21.900

487.678

a 16.000

Presencia de ASTIC en las CCAA

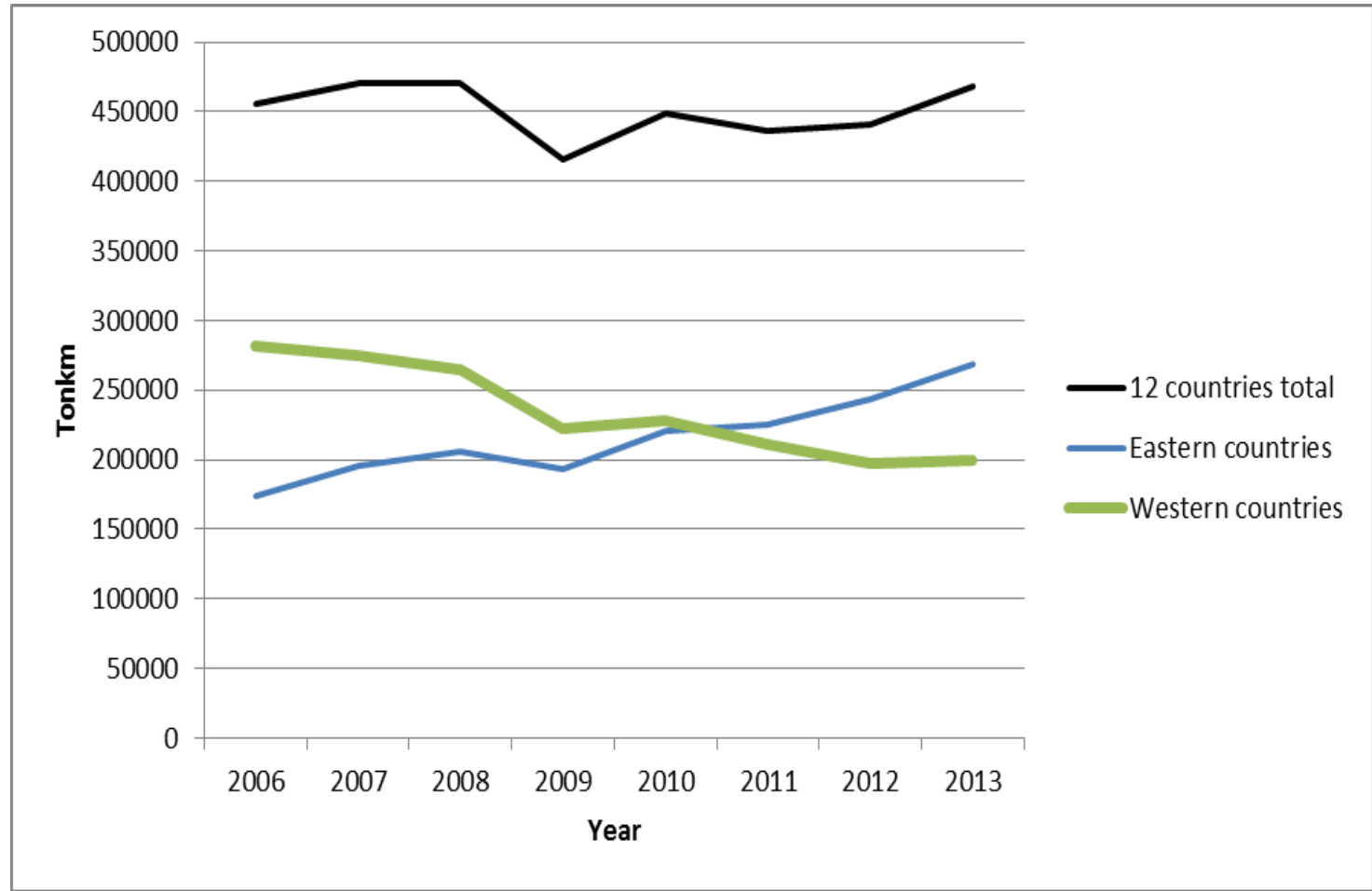


- Implantación >10 %
- Implantación 5-10 %
- Implantación <5 %





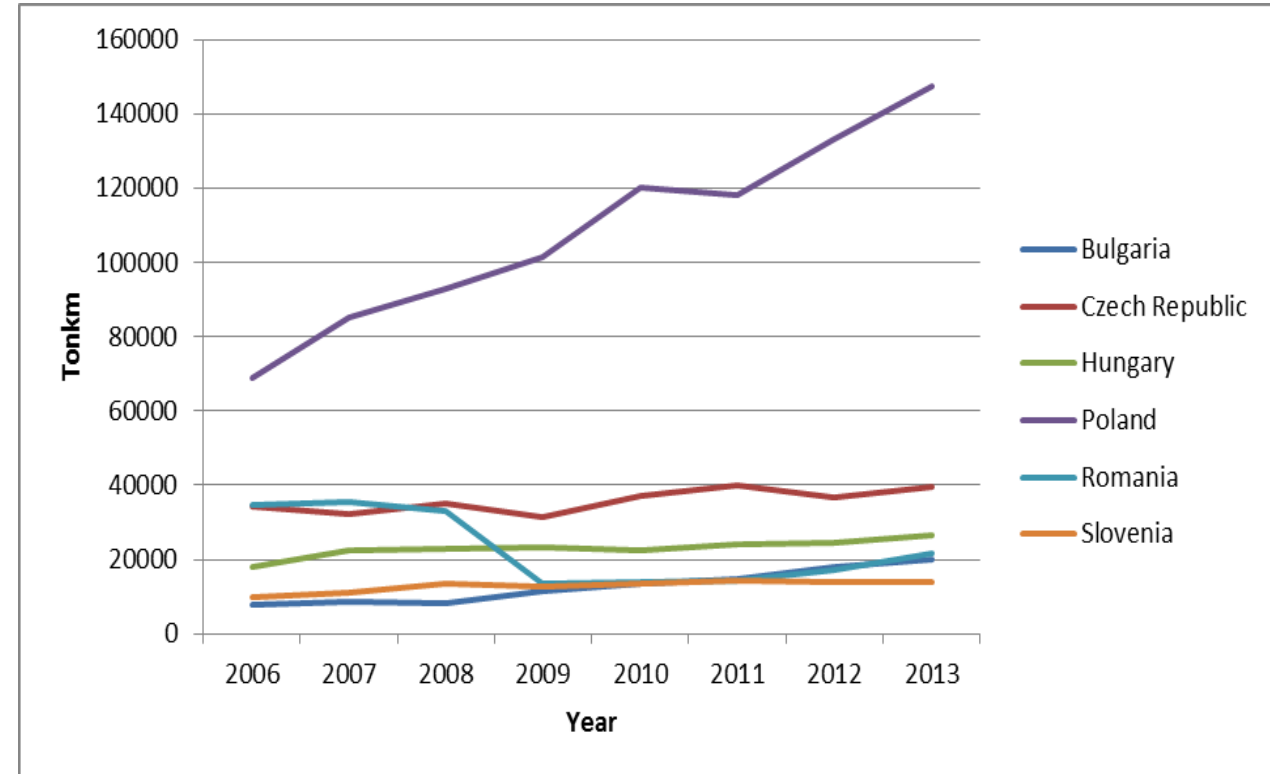
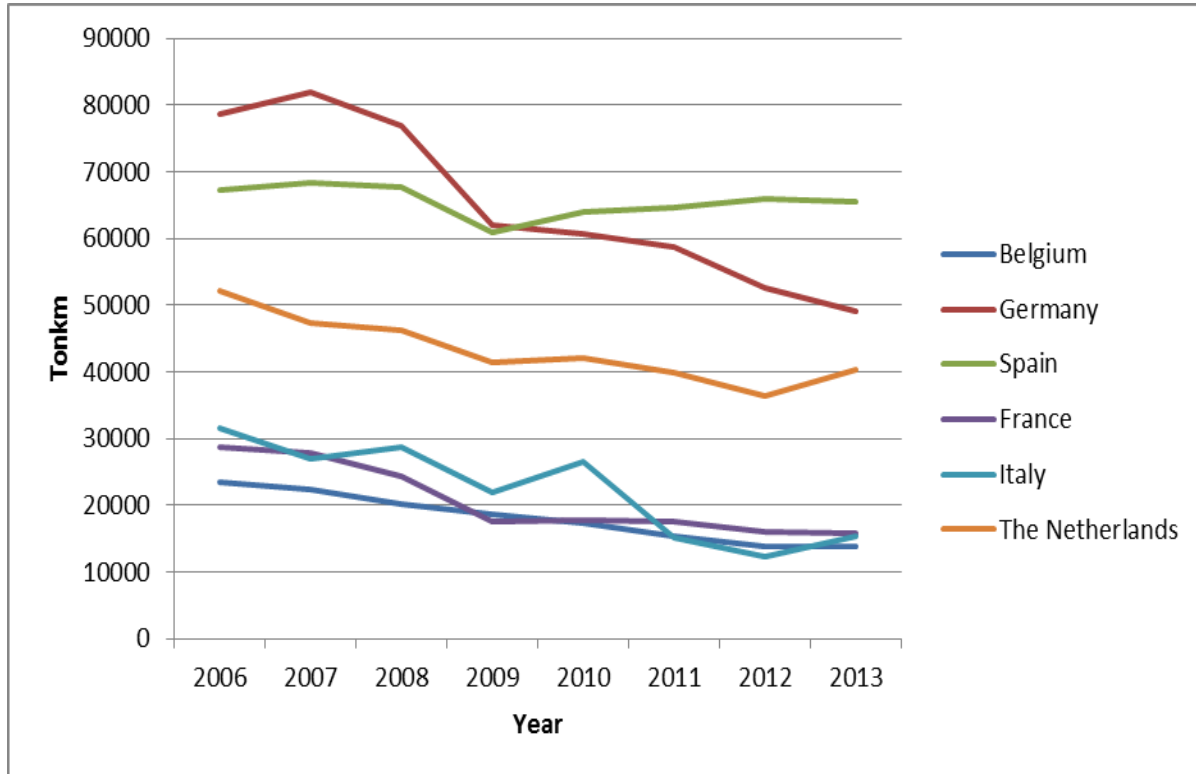
El transporte internacional se enfrenta a una competencia creciente por parte de los nuevos Estados miembros.





Europa Occidental frente a Europa Oriental

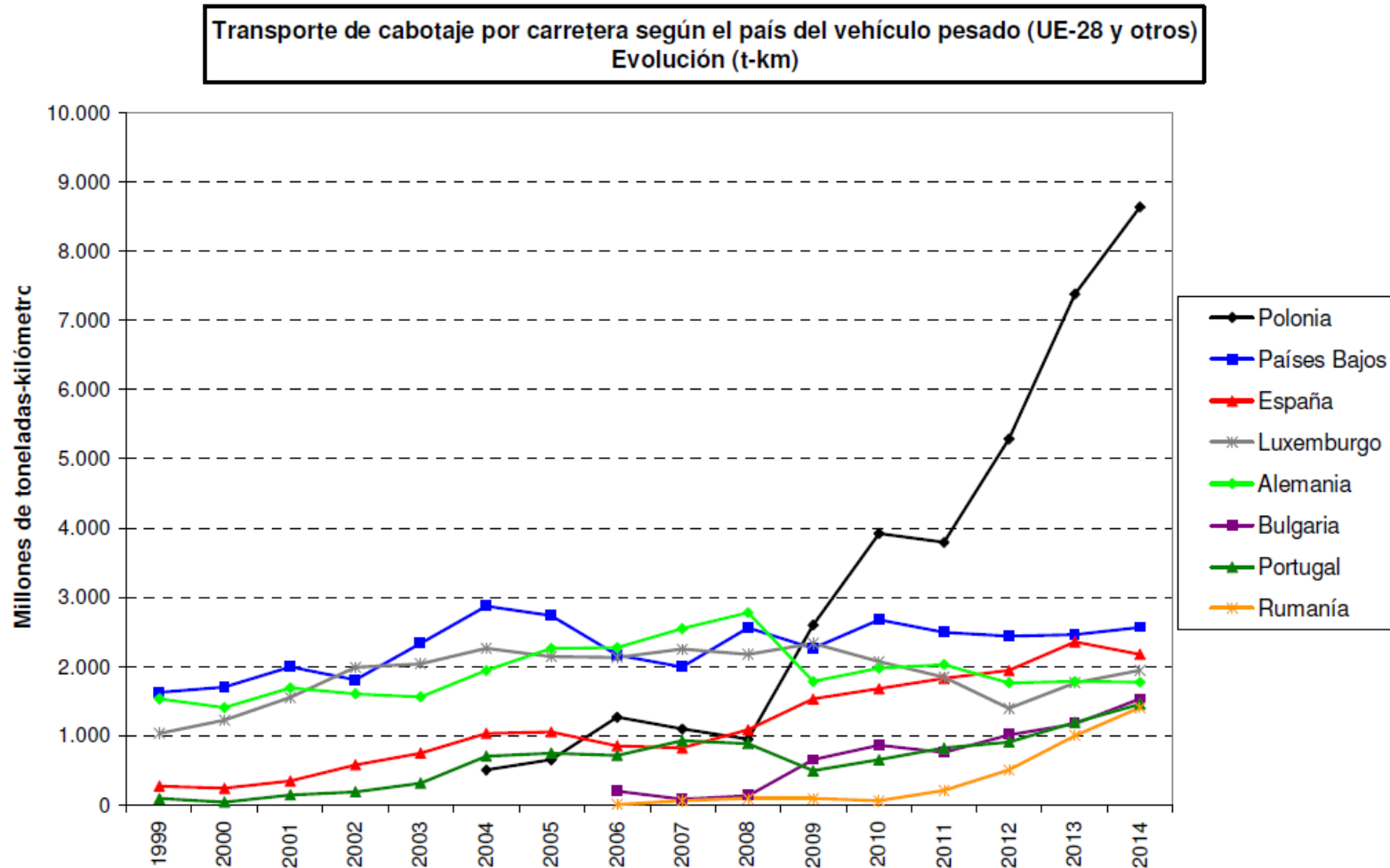
Evolución de la actividad de TMC en Ton.Km



Su dominio se manifiesta sobre todo en el cabotaje.



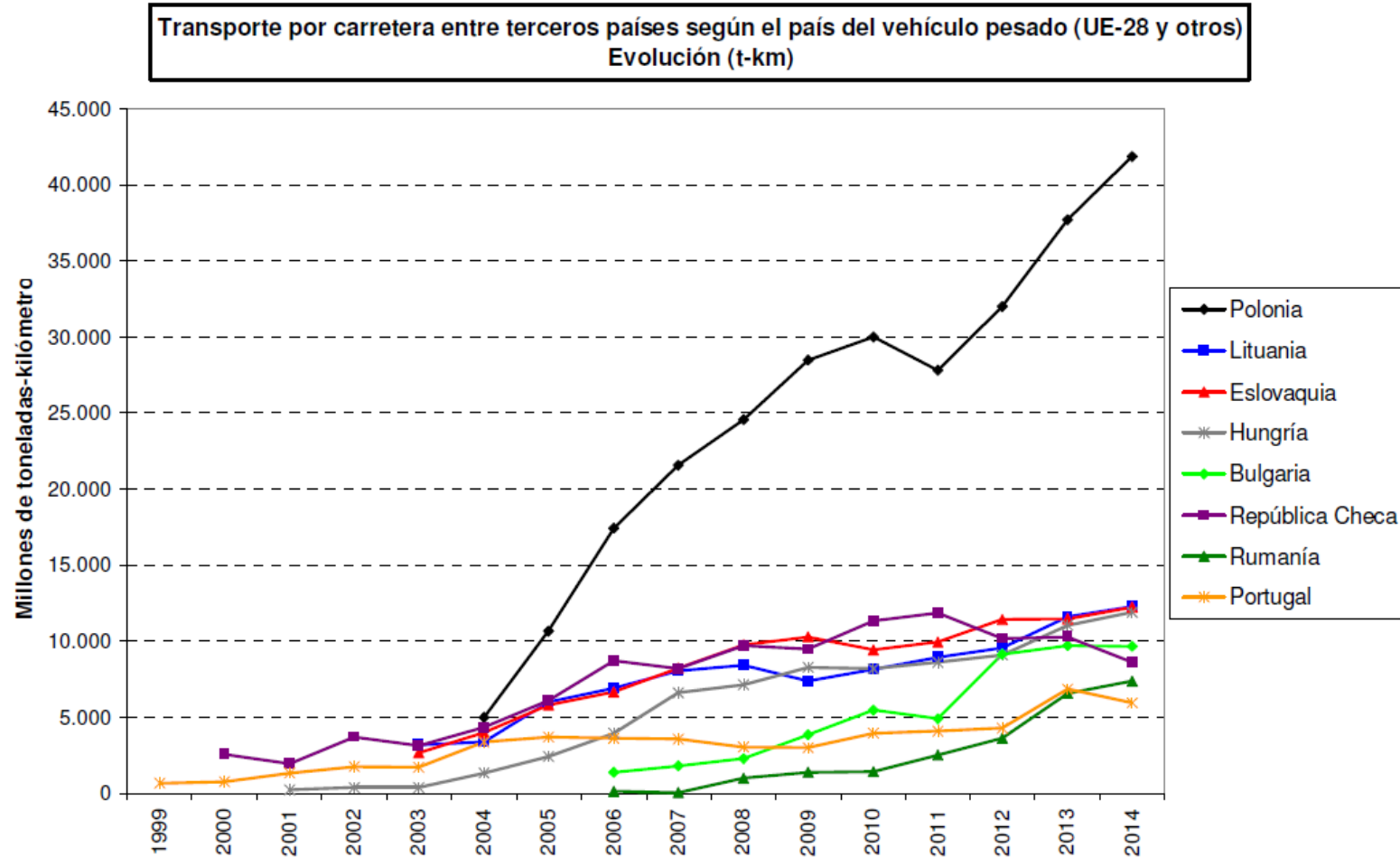
Las empresas españolas siguen participando



Y en el transporte entre terceros (*cross trade*).

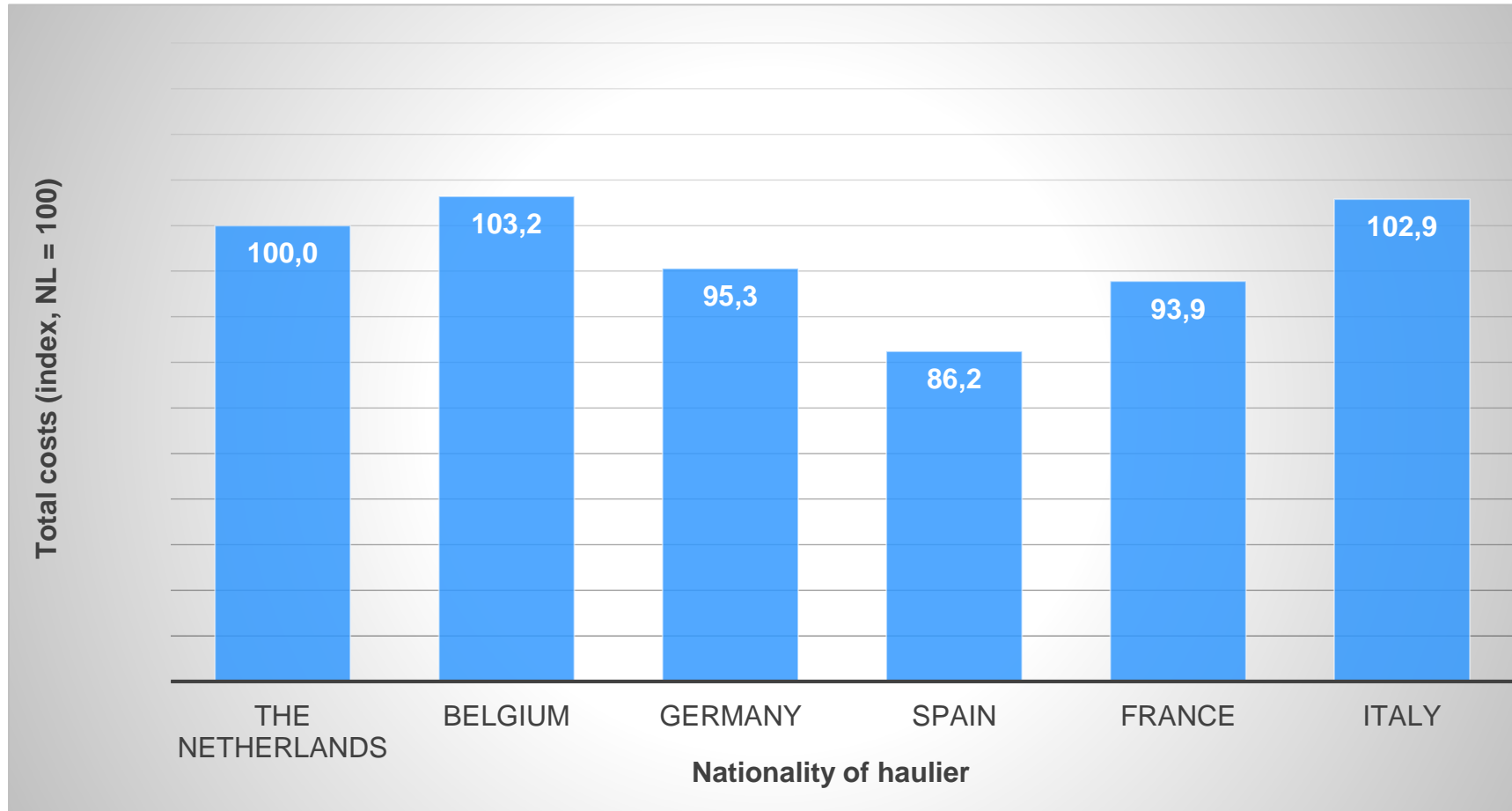


En el que no lo hacemos de forma relevante.



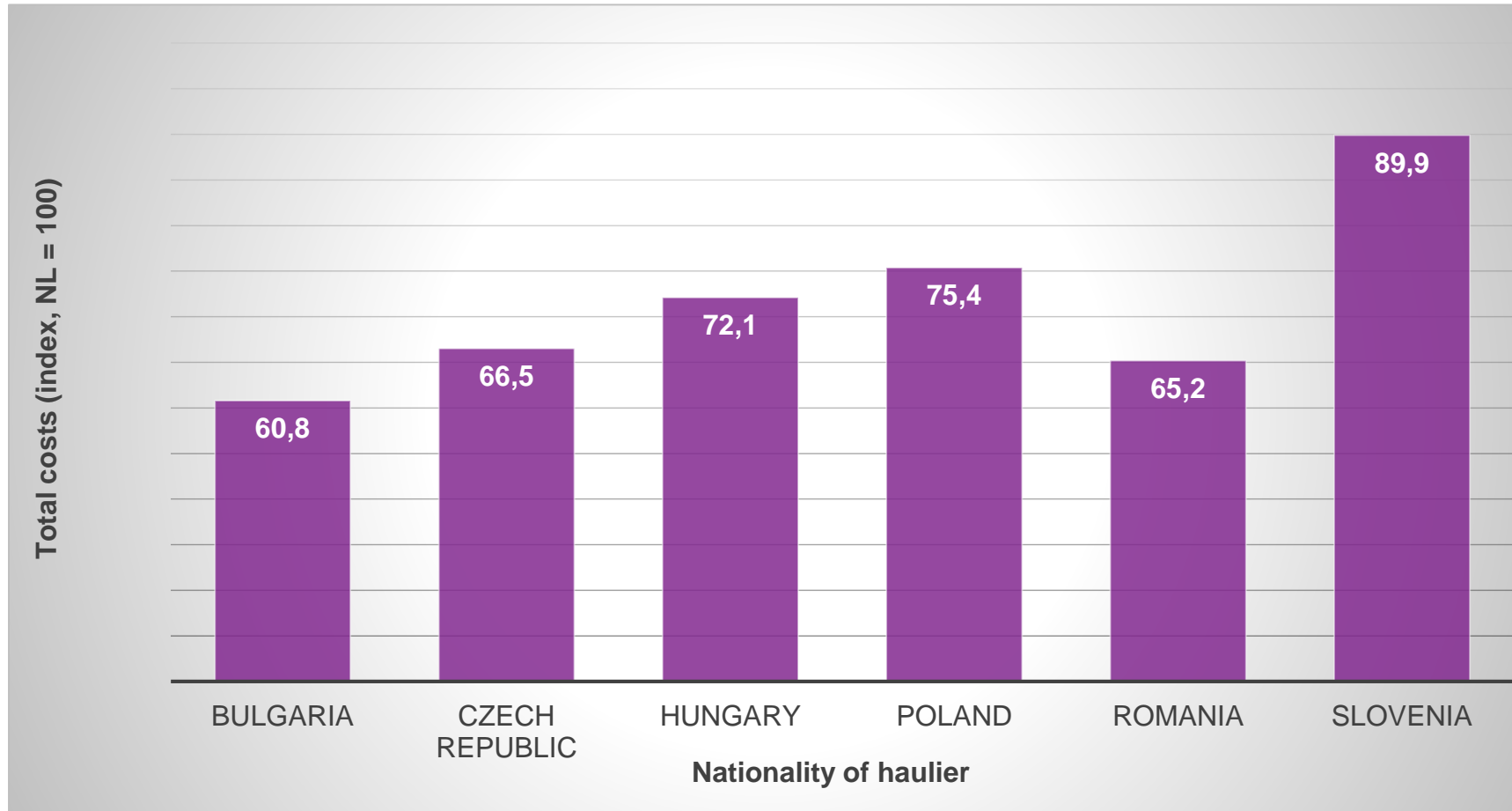


Comparación de costes en el oeste de Europa(1.1.2015)



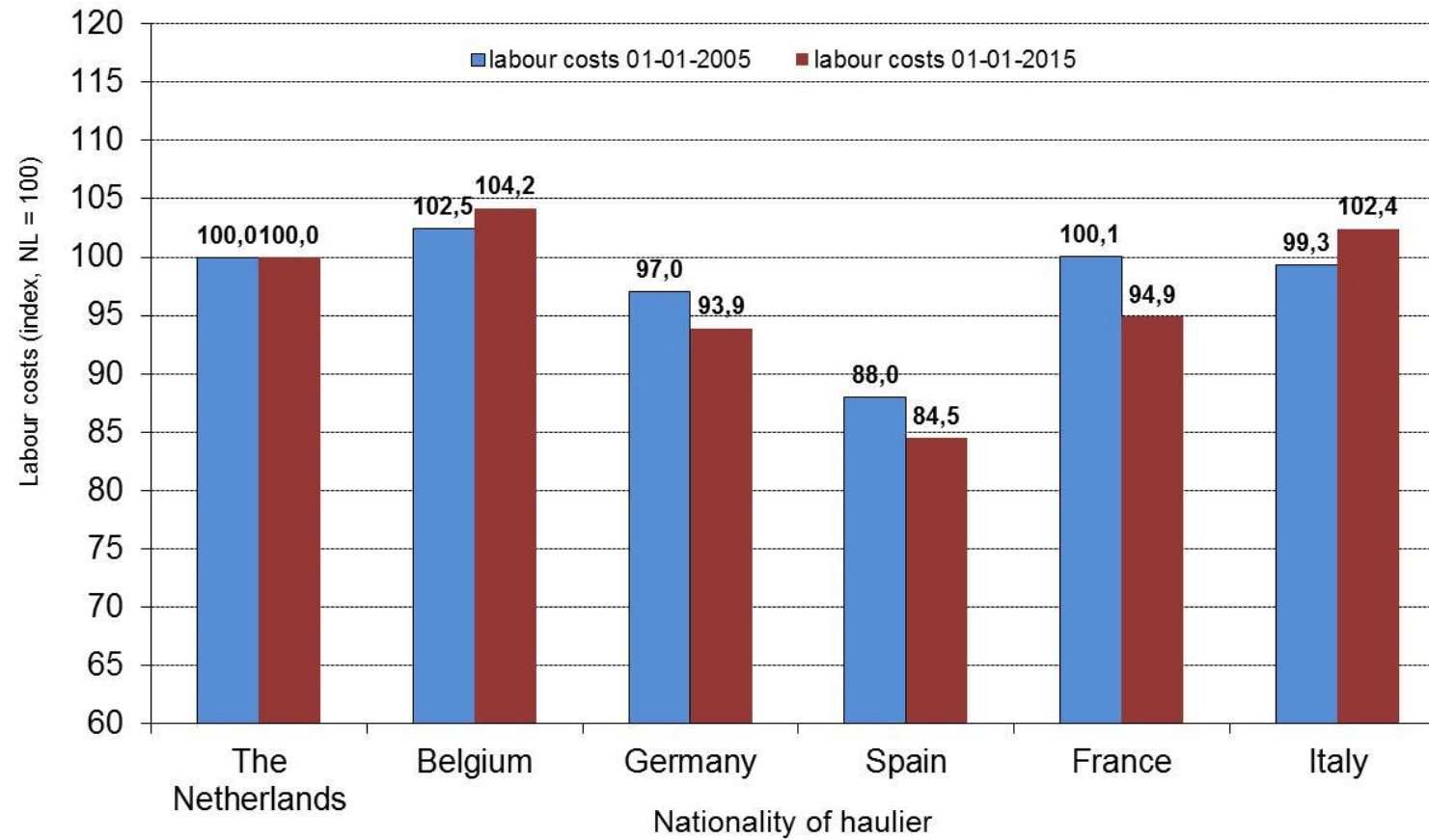


Comparación de costes en el este.(1.1.2015)



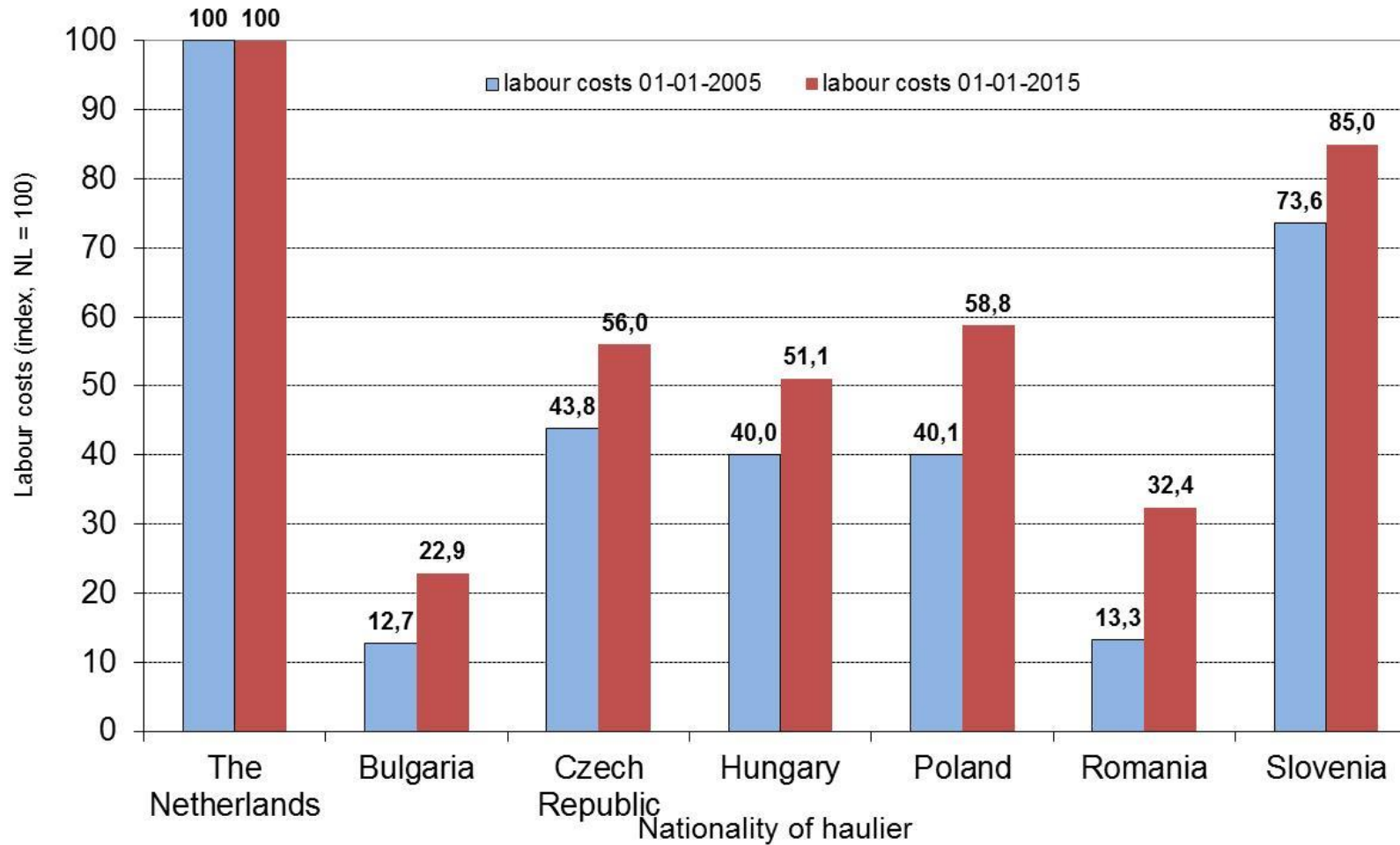


Pero para algunos los costes laborales están bajando.





Mientras que para otros están subiendo: ¿Cuándo se equiparán?



Las asociaciones de los Estados más poderosos intentan poner freno.

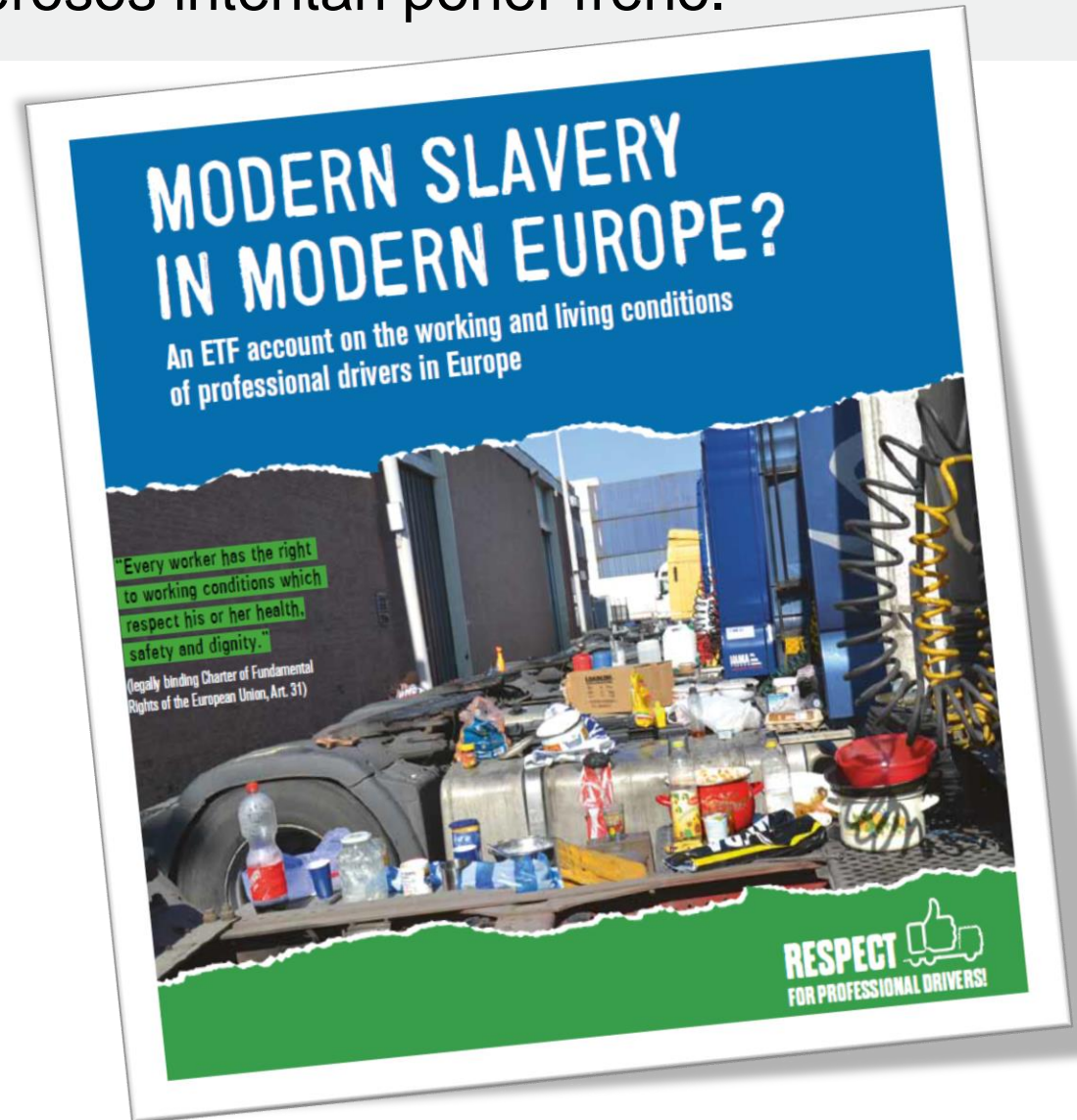
El sustrato psicológico:

EL MIEDO A LA INVASIÓN

La base argumentativa:

EL DUMPING SOCIAL

una idea que ha calado.





Las consecuencias.

- Tasas de infraestructuras discriminatorias (HGV Levy, ya recurrida, pero también la nueva tasa belga)
- Cambios en la interpretación de la normativa de tiempos y conducción y descanso.
 - Prohibición descansos en cabina Francia y Bélgica.
 - Nueva regla sobre las pausas en las dobles tripulaciones.
- Salario mínimo (apl. Directiva de desplazamiento de trabajadores)
 - Alemania. Desde 1.1.2015. 8,5€. Información previa.
 - Francia. Desde 1.7.2016. 9,61€. Certificado y representante.
 - Otros: Austria, Noruega...

Directiva 96/71/CE sobre desplazamiento de trabajadores.

- Establece, entre otras cosas, la aplicación del salario mínimo del país de acogida a los trabajadores desplazados en un servicio contratado por un residente en ese Estado.

Reglamento 593/2008 sobre ley aplicable a los contratos (Roma I)

El contrato se regirá por la ley del país en el cual o, en su defecto, a partir del cual el trabajador, en ejecución del contrato, realice su trabajo habitualmente.
Sentencias, esp la Koelzsch 15/3/2011

Directiva 2014/67/UE sobre aplicación de la DDT.

Establece las obligaciones formales: declaración previa (como en Alemania) o nombramiento de representante (como en Francia) o ambos (Italia).



Cuadro recapitulativo de reglas relativas a la duración del trabajo para el personal itinerante de las empresas de transporte de mercancías

Duración máxima diaria del tiempo de servicio	12 horas
Duración máxima diaria del trabajo en caso de trabajo nocturno	10 horas para un trabajador nocturno o empleado que realice, en periodo de 24 horas, una parte de su trabajo en el intervalo comprendido entre las 24:00 y las 5:00.
Duración máxima semanal del tiempo de servicio	- 56 horas en una semana aislada y 48 horas en promedio cada tres meses para los conductores de larga distancia. - 52 horas en una semana aislada y 48 horas en promedio cada tres meses para el resto del personal.
Duración del descanso diario	- conductor sujeto a la reglamentación europea en cuanto al tiempo de conducción y de descanso: 11h con posibilidad de descanso reducido de 9h 3 veces por semana. - otros conductores: 10 horas consecutivas por todo periodo de 24 horas.
Duración del descanso semanal	- conductor sujeto a la reglamentación europea en cuanto al tiempo de conducción y de descanso: 45h – posibilidad de descanso reducido de 24h en 2 semanas con obligación de compensar antes del final de la 3ª semana Otros conductores: 48 horas en forma de descansos sucesivos de una duración igual o desigual, sin que dicha duración pueda ser inferior a 35 horas en el domicilio y a 24h fuera del domicilio.
Régimen de descanso	- 30 minutos cuando el tiempo de trabajo diario está comprendido entre 6 y 9 horas - 45 minutos cuando el tiempo de trabajo diario es superior a 9 horas - posibilidad de fraccionar los descansos en periodos de una duración mínima de 15 minutos cada uno.

Índices de remuneración horaria vigentes a 1 de julio de 2016 para los trabajadores del transporte por carretera Convenio profesional nacional del transporte por carretera y actividades auxiliares del transporte

TRABAJADORES DE MERCANCÍAS
Acuerdo del 3 de noviembre de 2015
Índice horario de base en Euros a partir del 1 de enero de 2016

Grupo		Coefficiente	Índice horario
3 bis	Conductor de vehículos hasta 3,5 toneladas de PTAC	118M	9,68 €
4	Conductor de vehículos pesados de más de 3,5 toneladas y hasta 11 toneladas de PTAC	120M	9,68 €
5	Conductor de vehículos pesados de más de 11 toneladas y hasta 19 toneladas de PTAC	128M	9,71 €
6	Conductor de vehículos pesados de más de 19 toneladas de PTAC	138M	9,73 €
7	Conductor de vehículo pesado altamente cualificado	150M	10,00 €

TRABAJADORES DE PASAJEROS
Cláusula adicional del 10 de marzo de 2015
Índice horario de base en Euros a partir del 1 de enero de 2015

Grupo		Coefficiente	Índice horario
8	Conductor de autocar. - Trabajador a cargo de la conducción de un autocar; ayuda al receptor con la manipulación de los paquetes y despachos postales	138V	10,1076 €
9	Transportados. Conductor-receptor de autocar. - Trabajador a cargo de la conducción de un autocar y del cobro de pasajeros, equipajes y mensajerías	140V	10,1813 €
9 bis	Conductor de turismo. - Trabajador que ha ejercido durante más de dos años la conducción de un autocar y que cumple todos los requisitos definidos en los empleos núms. 8 o 9	145V	10,3919 €
10	Conductor gran turismo. - Obrero encargado habitualmente de la conducción de un autocar de gran lujo con un máximo de 32 asientos; ejecuta circuitos de gran turismo, es decir, de una duración mínima de 5 días	150V	10,6445 €

En aplicación del convenio profesional nacional, el cuadro siguiente será incrementado, en su caso:
- 3 %: cualificación de mecánico o recaudador;
- 13,75 € o 27,49 €: trabajo en día festivo;
- 13,75 € o 27,49 €: trabajo en domingo;

El convenio profesional nacional prevé un incremento de las retribuciones convencionales garantizadas en las siguientes condiciones para el personal trabajador itinerante del transporte de mercancías y de viajeros:
+ 2 %, + 4 %, + 6 % y + 8 % después de, respectivamente, 2, 5, 10 y 15 años de antigüedad en la empresa.

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Remuneration_minimum_TR_marchandises_et_personnes_15_juin_2016.pdf

¿Qué hace la Comisión Europea?



Algo hace...

- Ha iniciado un procedimiento de infracción contra Alemania por el salario mínimo
- Ha pedido explicaciones y abierto un procedimiento piloto a Francia por la prohibición del descanso en cabina.
- Ha abierto un procedimiento de infracción contra UK sobre la HGV.
- Ha criticado la nueva interpretación de las pausas en las dobles tripulaciones.
- Intenta aclarar cuando se aplica la DDT al transporte por carretera:
 - Cabotaje.
 - Más de 10 operaciones de transporte internacional al mes a más de 85 Km de la frontera (no publicada)



Algo hace, pero...

- No consigue evitar la propagación de medidas proteccionistas.
- En cierto sentido, parece convencida por la argumentación del *dumping social*.
- Está muy preocupada por el crecimiento del euroescepticismo en los países más ricos, que son los proteccionistas...
- Busca equilibrios...

¿Qué podemos hacer en España?



- España es un país competitivo en el transporte internacional y en el cabotaje: no tiene sentido que pida restricciones.
- También es un país que sufre deslocalizaciones en condiciones ventajosas a los nuevos Estados miembros.
- Puede apoyar una regulación más estricta en el transporte entre terceros.



Diferenciando en el transporte entre terceros Estados:

- El que es complementario al internacional. Totalmente positivo. (Ej: E-A realizado por Esp., con retorno I-E, triangular A-I).
- El transporte entre terceros Estados “puro”, que opera en un marco europeo global, beneficiándose de la ventaja operativa de no tener que retornar al lugar de origen. (Pol a-uk, uk-Esp, Esp-It, It-Fr...) Contribuye a reequilibrar los flujos...
- El que opera de forma bilateral, y que es producto, generalmente de una deslocalización. (Pol E-Fr, Fr-E, E-F, F-E)

Las medidas deberían discriminar entre estos tipos de transporte.



Algunas posibilidades...

Pedir mayor control sobre las condiciones de establecimiento (empresas-buzón...)

VUELTA A CASA. FLEXIBILIZACIÓN.

- Flexibilizar la normativa de tiempos de conducción y descanso para facilitar la vuelta a casa, para el transporte bilateral... (elevar de 6 a 9 los días entre descansos semanales)

VUELTA A CASA. OBLIGATORIEDAD.

- Establecer que uno de cada dos descansos semanales normales (1 cada 4 semanas) deba realizarse en el lugar de establecimiento de la empresa.



CAMBIO DE LA NORMA DE CONFLICTO.

- Establecer que si la mayoría del tiempo del conductor o la mayoría de los transportes se realiza en un país o con origen o destino en un país que no es el de establecimiento de la empresa la legislación de ese país debe aplicarse al contrato de trabajo.

ESTATUS ESPECÍFICO PARA LOS QUE OPERAN EN ÁMBITO EUROPEO

- Para los conductores que operan en el ámbito europeo sin retorno a ningún país concreto, debe pactarse un estatus específico. Por ejemplo, que tras 6 semanas de circulación por Europa tengan derecho a dos de vacaciones pagadas, u otras condiciones especiales...

Muchas gracias