

*La Asociación del Transporte Internacional por Carretera también ha participado en la preparación y redacción de TRACE-2, una guía para interpretar las normativas contempladas en el Mobility Package*

## **ASTIC analiza la aplicación práctica del Paquete de Movilidad (UE) desde la perspectiva socio-laboral junto a patronales y sindicatos europeos, UGT y CC.OO.**

- ASTIC es la única patronal española que participa en el proyecto europeo SODIAL MP, creado en 2022 con el objetivo de analizar las condiciones de aplicabilidad del Mobility Package
- El llamado ‘dumping social’, las condiciones laborales de los transportistas en las áreas de carga y descarga, el retorno de los conductores, el cabotaje, el tacógrafo inteligente o el acceso a la profesión son algunos de los asuntos que han centrado el seminario celebrado estos días en Madrid
- Las conclusiones y recomendaciones finales se presentarán en el último seminario de SODIAL MP, que tendrá lugar el próximo 9 de abril en Bruselas

**Madrid, 9 de febrero de 2024.-** El ‘dumping social’, los tiempos de conducción y los periodos de descanso, el tacógrafo inteligente, el cabotaje, el acceso a la profesión y las condiciones laborales de los transportistas en las áreas de carga y descarga -con especial atención a la posible generalización europea de la ley que desde septiembre de 2022 prohíbe en España que los conductores carguen y descarguen las mercancías, salvo algunas excepciones- son algunos de los asuntos en los que se ha puesto el foco durante el seminario ‘Análisis e informes finales y estrategia de comunicación nacional’, celebrado el miércoles y el jueves en Madrid en el marco de SODIAL MP. En este proyecto, co-financiado por la UE, participa la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), única patronal española presente en esta iniciativa europea que tiene como objetivo analizar las condiciones de aplicabilidad del Paquete de Movilidad en cada uno de los Estados de la UE y proponer medidas que mejoren su control.

SODIAL MP también pretende establecer la coherencia interna y externa de las disposiciones del Paquete de Movilidad para garantizar que no haya incoherencias entre las distintas normativas vigentes en la UE y de forma más amplia, en relación a las políticas públicas apoyadas por los 27. «Por ejemplo, es necesario comprobar que las normas sobre tiempos de conducción y períodos de descanso no entran en contradicción con las normas sobre desplazamiento de trabajadores; que las normas sobre acceso al mercado no se ven cuestionadas por las aplicables al cabotaje; o el impacto del Paquete de Movilidad en las directrices del Green Deal», explica José Manuel Pardo, director Técnico de ASTIC y vicepresidente de la Comisión de Asuntos Sociales de la Organización del Transporte Internacional por Carretera (IRU).

A este encuentro, organizado por la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (EFT), ACV-CSC Transcom, el sindicato más grande de Bélgica; la Organización de Transportistas por Carretera Europeos (OTRE) y la Asociación para el Desarrollo de la Formación Profesional en el Transporte (AFT), **han asistido representantes de organizaciones profesionales del transporte y sindicatos de toda Europa, incluyendo la Unión General de Trabajadores (UGT) y la Confederación Sindical de Comisiones Obreras (CC.OO.).** Este seminario, celebrado en la sede madrileña de UGT, sigue la estela de los celebrados en Cracovia, París, Roma y Gante desde que el 1 de diciembre de 2022 arrancara el proyecto SODIAL MP en Bruselas.

Tras tres años elaborando esta normativa, **finalmente la UE aprobó en 2020 el Paquete de Movilidad 1**, destinado a regular el transporte por carretera para los países de la UE con el objetivo de fortalecer la competitividad del sector europeo de la movilidad; mejorar la seguridad, apoyar la equidad social; optimizar las actividades medioambientales; y apostar por la innovación. **Esta normativa abarca varias leyes que cubren aspectos clave del sector del transporte por carretera como el desplazamiento de los conductores fuera de su país de origen, las normas sobre tiempos de conducción y descanso y tacógrafos, el acceso a la profesión o el ingreso en los mercados.**

*«El Mobility Package es clave para garantizar una buena aplicación y cumplimiento de la legislación sobre transporte por carretera, proporcionando un equilibrio entre la protección social de los conductores y la libertad de los operadores para prestar servicios de transporte transfronterizo. Es esencial que las normas sociales de la UE en el ámbito del transporte por carretera sean claras, proporcionadas, efectivas y fáciles de aplicar y controlar en toda la Unión»*, destaca Pardo.

**Este seminario ha servido para debatir de forma constructiva diferentes soluciones para abordar las dificultades de implementación del Paquete de Movilidad identificadas durante los primeros seminarios celebrados en otras ciudades europeas; en concreto, se ha discutido sobre asuntos tan relevantes para el sector como el conocido ‘dumping social’ o el retorno de los conductores.**

Una de las prácticas más extendidas dentro del ‘dumping social’ es la proliferación de las llamadas “empresas buzón” (compañías que trasladan su sede a países de Europa del Este, cuya fiscalidad es hasta ocho veces menor, pero que siguen operando en su país de origen, lo que les permite abaratar costes salariales, de impuestos y de Seguridad Social), una práctica que provoca competencia desleal, deterioro de las condiciones de trabajo de los conductores profesionales e, incluso, en algunos casos puede suponer un riesgo para la seguridad vial.

En el seminario también se debatió sobre cómo los distintos países están aplicando la medida que desde el 20 de agosto de 2020 prohíbe a los conductores disfrutar de su descanso semanal de 45 horas a bordo del vehículo (deben regresar cada cuatro semanas a su país de residencia o al país de establecimiento de su empleador) y sobre los mecanismos de supervisión de la Comisión Europea para controlar que esta norma se cumpla.

*«Estas soluciones se reflejarán en forma de propuestas de acción y, posteriormente, se integrarán en una batería de recomendaciones, que se plasmarán en un informe que se presentará en el último seminario de este proyecto, que tendrá lugar en Bruselas el 9 de abril»*, indica José Manuel Pardo.

### **España, 3º de la UE con mayor volumen de transporte de mercancías por carretera**

**Cerca del 80 % de las mercancías que se transportan por tierra dentro de la UE se mueve en camión, concretamente a bordo de 6,4 millones de camiones.** Durante 2022 se transportaron por carretera 1,93 billones de toneladas kilómetro de mercancías en la Unión, con un volumen similar al registrado en 2021. En lo que respecta a tipos de operaciones, el transporte internacional de mercancías por carretera creció un 1 % en 2022 y ya supone un 25,4 % del total, con lo que mantiene su sólida tendencia al alza desde 2021. **España se coloca como el tercer país con mayor volumen de transporte de mercancías por carretera de la UE, con 266.724 millones de toneladas kilómetro, solo por detrás de Polonia y de Alemania.**

**En febrero y agosto de 2022 entró en vigor una nueva batería de medidas del Paquete de Movilidad** como la normativa que obliga a los vehículos propiedad de una empresa de la UE que se utilicen para el transporte internacional de mercancías a retornar al país de registro del empleador (país de matriculación) cada 8 semanas y sus conductores cada 3-4 semanas desde la fecha de salida de dicho país (impide que los

conductores continúen desplazados permanentemente fuera de su país de origen). También se estableció un máximo de tres operaciones de cabotaje en un mismo país en un período de siete días. A la finalización de dicho período, el camión debe abandonar el país y no puede volver a entrar en el mismo durante cuatro días (evita que se realicen más operaciones de cabotaje dentro del mismo país y con el mismo vehículo en dicho plazo). Asimismo, se reguló el salario mínimo y la obligación de registro: aquellos conductores que realicen una entrega internacional solo de ida deberán registrarse como trabajador de viaje por motivos profesionales. Si el salario del país de destino es superior al salario del país del conductor, la retribución del conductor se deberá ajustar en consecuencia, percibiendo el conductor el salario mínimo del país en el que el transporte es efectuado.

**A partir del 31 de diciembre de 2024 entrarán en vigor nuevas medidas del Mobility Package, concretamente relacionadas con la adaptación de los camiones con tacógrafos analógicos o digitales a los tacógrafos inteligentes;** a partir del 22 de agosto de 2025, la conformidad de los vehículos ya equipados con tacógrafo inteligente (versión 1); y a partir del 1 de julio de 2026, se aplicarán nuevas normas de acceso a la profesión aplicadas a los vehículos de entre 2,5 y 3,5 toneladas, tras un periodo transitorio; y a los vehículos de transporte internacional y de cabotaje de más de 2,5 toneladas, en 2026.

## ASTIC

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) es una organización sin ánimo de lucro de origen español nacida en 1960 e integrada actualmente en la Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU), con sede en Ginebra. ASTIC trabaja para mejorar las condiciones del sector del transporte en España, teniendo en cuenta que trabajan en un ámbito europeo. Actualmente cuenta con más de 240 afiliados.

Prensa ASTIC: Laura Ordóñez - 629 766 425 - [prensa@astic.net](mailto:prensa@astic.net)