

"ALIANZA DE LA CARRETERA"

Por un plan de acciones conjuntas a favor de un mercado único en el transporte por carretera, que garantice mejor los derechos sociales fundamentales y que la inspección y control sea más eficaz

Reunión de ministros europeos de transporte - París, 31 de Enero, 2017

La fuerza y el futuro de la Unión Europea se basan tanto en su mercado único como en el cumplimiento de los derechos fundamentales, sobretodo los sociales. Esta afirmación es tanto más importante en un momento donde el aumento del populismo en muchos países europeos refuerza las dudas en la construcción Europea.

Deseamos avanzar más rápido en el camino de una Europa integrada en la que el transporte de mercancías por carretera se llevara a cabo en un área económica donde la competencia fuera justa y sana entre los actores económicos, en la que estuvieran mejor garantizados los derechos sociales de los trabajadores, y donde la seguridad de los conductores y usuarios de la carretera fuera mejor considerada.

Por esta razón, nosotros, los Ministros de Transportes de Austria, Bélgica, Dinamarca, Francia, Alemania, Italia, Luxemburgo, Noruega y Suecia, quieren dirigirse a los ciudadanos con un mensaje claro según el cual la cooperación en el seno de Europa produce resultados constructivos.

Este Alianza de la Carretera, en cumplimiento de la legislación vigente de la UE, perseguirá:

1. La convergencia de determinadas normas de aplicación de la legislación europea, especialmente sociales, para facilitar su aplicación por parte de los operadores.
2. Mejorar nuestras prácticas de inspección y control basado en nuestras experiencias mutuas y fortalecer nuestra cooperación para una lucha más eficaz contra el fraude a las normas sociales, de seguridad y de trabajo contra las prácticas abusivas.
3. Definir posiciones comunes para el futuro de la política europea de transportes por carretera en vistas a:

- Luchar contra el dumping social y promover la competencia leal. Mediante:

La discusión sobre ampliar la liberalización del mercado de transporte por carretera, sobretodo del cabotaje, sólo podrá contemplarse si se aplica correctamente la armonización de la legislación social relevante en Carretera;

Toda norma en materia de conducción y descanso debe garantizar un elevado nivel de protección y no debe ser debilitado;

Se ha de promover mecanismos más eficaces para la coordinación de la inspección y sanción, haciendo verificables, en la práctica, la aplicación correcta de las normas aplicables al sector.

Revalorizar la profesión de conductor, sobretodo porque, simultáneamente, numerosos Estados Miembros se ven afectados por escasez de mano de obra.

- Tener en cuenta los impactos sobre la seguridad vial como una prioridad en la política europea de transporte por carretera, especialmente por:

El fortalecimiento de la seguridad de los vehículos del transporte de mercancías;

Promover un mayor respeto y el entendimiento entre los conductores vehículos ligeros y vehículos pesados;

Dentro de este espíritu, esta "Alianza de la Carretera" incluye medidas, por un lado, para armonizar ciertas medidas reglamentarias nacionales específicas en cada uno de los estados que participan en la Alianza por Carretera, y en segundo lugar, para coordinar y mejorar las prácticas de control para luchar más eficazmente contra el fraude. Estas medidas son las siguientes:

- Medida nº1: Poner en práctica medidas para garantizar el derecho del conductor para un equilibrio entre el trabajo y la vida privada

Ante la presencia masiva de vehículos los fines de semana en los países receptores que pertenecen a empresas de transporte no establecidos en el territorio de estos países, dentro de los cuales los conductores tomar su descanso semanal normal, existen varias medidas disponibles en relación con la Reglamento 561/2006:

Sancionar esta práctica y/o;

Sancionar a las empresas que no aplican un régimen de trabajo que permita a sus conductores cumplir con las regulaciones y/o;

Promover que se adopten nuevas prácticas, al nivel nacional y europeo, de manera que los conductores desplazados fuera de su país, puedan retornar y tomar descanso semanal normal, lo cual debe implicar a los empleadores.

Algunos Estados miembros ya han adoptado este tipo de medidas y otros lo están considerando. El valor añadido de estas medidas es triple: permitir al conductor beneficiarse de un equilibrio entre la vida profesional y la privada, facilitando el retorno al lugar donde se encuentran sus intereses principales, poner fin a las condiciones de vida degradantes en las áreas de estacionamiento y contribuir a la restauración de una competencia más equilibrada impidiendo así a ciertas empresas de encadenar ciclos de operaciones fuera de sus países de origen de varios meses de duración, con los mismos conductores. Otra medida eficaz con este objetivo puede ser verificar la aplicación en la práctica de la legislación europea según la cual el conductor debe ser pagado en función de su tiempo de trabajo y no como una tarifa fija, por las operaciones de transporte.

- Medida nº 2: Reforzar las medidas de los vehículos industriales ligeros que participan en el transporte internacional de mercancías.

Se ha constatado que un número creciente operadores no establecidos efectúan, en vehículos una masa máxima autorizada inferior o igual a 3,5 toneladas, muchos servicios de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena como si se trataran de operaciones de internacional o de cabotaje.

Esta situación no sólo afecta las condiciones para una competencia sana, también conlleva riesgos para la seguridad vial en la medida en que no hay garantía que los que manejan estos vehículos sean profesionales bien formados.

Para asegurar una competencia segura y saludable y evitar la elusión de las normas aplicables a los camiones pesados, las medidas deben tener en cuenta, tales como dotar a los vehículos ligeros de una licencia europea que asegure que aquellos que los conducen conocen las normas europeas y cumplen las cuatro condiciones de acceso a la profesión, con adaptaciones específicas sobre sus capacidades

- Medida 3: Para facilitar el uso de las hojas de ruta electrónicas (e-CMR) promoviendo la adhesión al Protocolo Adicional al Convenio de la ONU relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) (19 mayo 1956) a favor el reconocimiento de e-CMR.

En primer lugar, para mejorar la competitividad de las empresas de transporte de mercancías por carretera aligerando su carga de trabajo administrativo y, en segundo lugar, para que sean prácticas las tareas de control e inspección, es deseable que se haga sin papeles materiales las llamadas hojas

de ruta. Éstas formalizan la relación contractual que une al cargador y al transportista y deben estar presentes a bordo del vehículo en el caso de una inspección.

Algunos Estados miembros han ratificado el Protocolo adicional (e-CMR) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el transporte internacional de mercancías por carretera (el llamado Convenio CMR). Sin embargo, no lo han hecho todos los Estados miembros.

Es importante pues que la mayoría de los Estados se adhieran al Protocolo adicional, para crear un área geográfica continua de digitalización de la documentación de transporte, en el que tendrá como objetivo centrar gran parte de las operaciones de transporte de mercancías por carretera en Europa.

Esto debe lograrse garantizando la fiabilidad y la seguridad de los CMR electrónicos , por ejemplo por medio de proyectos piloto, de evaluación y del intercambio de experiencias.

- Medida 4: El intercambio de los datos más relevantes que manejan los cuerpos de control nacionales para disfrutar de los retornos y mejorar dichos controles.

El transporte por carretera es esencialmente una actividad económica móvil, transnacional e itinerante, es esencial para la mejora del intercambio de información entre las autoridades nacionales de supervisión.

Por lo tanto, sin olvidar la legislación relativa a la protección de los datos personales, sería muy beneficioso intercambiar de información sobre infracciones, tales como las contenidas en las disposiciones nacionales de clasificación de empresas por factores de riesgo (RRS), una herramienta poco utilizada.

- Medida 5: Compartir iniciativas innovadoras dirigidas a la evaluación de cabotaje así como los sistemas de control que aseguren el transporte de alta calidad en favor de las empresas ejemplares.

La fiabilidad y la calidad de las estadísticas de cabotaje existentes no son satisfactorios. Convendría mejorar la calidad del sistema de recogida de datos existentes reforzando la aplicación de las obligaciones de información existentes y buscar nuevos métodos de obtención de estadísticas fiables. Esta sería la base para una discusión ilustrativa sobre la evolución del mercado del transporte por carretera.

La intensidad de la de control podría ser modulada en función de la recurrencia de delitos cometidos por las empresas en un período dado. Algunos Estados miembros ya disponen de ello, y ya comenzaron a desarrollar este tipo de dispositivos y que podría ser interesante compartir experiencia.

- Medida 6: fortalecer los intercambios en aspectos prácticos nacionales de control en la lucha contra el fraude promoviendo el empleo de las estructuras multilaterales existentes.

Es importante apoyar el desarrollo de la cooperación dentro de las organizaciones cooperación europea como la Red Europea de Policía de Tráfico (TISPOL) o Eurocontrol de Carretera (ECR), este último que actualmente se está transformando en agrupación europea Cooperación territorial (GECT). Este nuevo estatus le permitirá reforzar sus medios sobre todo para dar cabida a los nuevos estados y promover acciones conjuntas cooperación en las políticas de control.

ECR ya ha demostrado su relevancia al permitir un lado, los primeros intercambios y fluida entre los Estados participantes en temas de control y, en segundo lugar, mediante el desarrollo de formación conjunta, de expertos en la detección y lucha contra el fraude, e incluso en operaciones de control conjuntas.

"La Plataforma Europea contra el trabajo no declarado" es una herramienta que podría ser ventajosamente activada para mejorar la cooperación entre los servicios de países de la UE en el transporte por carretera. Esta plataforma va a compartir información, para llevar a cabo operaciones conjuntas contra el trabajo no declarado, especialmente en lo que se refiere a la frontera laboral.

Medida 7: Desarrollar el comercio fronterizo para la vigilancia de las las normas aplicables al transporte por carretera, en particular, para investigar procesos complejos que son una estafa a la creación (empresas "buzones") y el fraude del tacógrafo.

Los sofisticados fraudes requiere medios complejos de investigación que justifican asociar la experiencia acumulada de control e inspección de varios Estados miembros.

- En primer lugar, los casos de fraude en el establecimiento o identificación de mecanismos, a menudo complejas, lo que lleva a la constitución de "empresas- buzón" requieren investigación exhaustiva, tanto en el país de registro de sede de la empresa y en (o países) donde se hayan registrado indebidamente registrado las filiales.
- En el segundo caso de fraude referido al tacógrafo, por qué el alto grado de sofisticación de alteraciones en el dispositivo de control, requiere a menudo el intercambio de conocimientos entre los inspectores de varios países.
- En tercer lugar, para facilitar y garantizar el control efectivo, se prevé acortar sustancialmente el período de entrada en vigor del tacógrafo inteligente (Reglamento N° 165/2014 Europea)

- Medida 8: En defensa de una posición común dentro de los órganos del Foro Internacional Transporte (FIT - CEMT) para asegurar la sostenibilidad de un dispositivo para un cambio mercado controlado.

Los intentos de la Comisión Europea de una mayor apertura de mercado hizo que muchos Estados miembros la rechazaran por no prever antes una armonización social, y de la misma manera, sería perjudicial para el conjunto de los transportistas por carretera que se descontingentara el contingente multilateral CEMT.

Dicha descontingentación beneficiaría en primer lugar a los transportistas extracomunitarios y, con un mayor acceso al territorio de la Unión, y podría conducir a un aumento de prácticas de dumping social y perjudicaría gravemente la competitividad de los transportistas europeos

Ya no es aceptable la situación actual que perpetúa la libre circulación sin supervisión dentro de la UE de vehículos comerciales ligeros procedentes de terceros países .

En Paris, el 31 de enero de 2017

M. Jörg LEICHTFRIED Ministre federal des Transports, Innovation and la Technologie, Autriche

M. François BELLOT Ministre de la Mobilité, de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer, Belgique

M. Ole Birk OLESEN Ministre des Transports, de la Construction et du Logement, Danemark

M. Alain VIDALIES Secrétaire d'Etat aux Transports, à la Mer et à la Pêche, France

M. Alexander DOBRINDT Ministre fédéral des Transports, des Infrastructures Logistiques, Allemagne

Mme Simona VICARI Sous-Secrétaire d'Etat pour les Infrastructures et les Transports, Italie

M. François BAUSCH Ministre pour le Développement Durable et les Infrastructures, Luxembourg

M. Ketil SOLVIK-OLSEN Ministre des Transports and des Communications, Norvège

Mr Mattias LANDGREN Secrétaire d'Etat auprès de la Ministre chargée des Infrastructures, Suède