

Nueva declaración conjunta contra la aplicación de la Directiva de los Trabajadores Desplazados (96/71/EC) a los conductores de transporte internacional

## **España y Dinamarca lideran la oposición a que la Directiva de Desplazamiento de Trabajadores se aplique al transporte internacional por carretera**

- En una nueva declaración conjunta, impulsada desde Dinamarca y España, 14 asociaciones europeas solicitan que el transporte internacional por carretera sea excluido de la DDT por incompatibilidad con la actividad real que desarrollan
- La *Association for de Danish road transport of goods (ITD)* de Dinamarca y ASTIC concitan la firma de otras 12 asociaciones de países europeos, entre los que se encuentran Irlanda, Holanda, Rep. Checa y Portugal
- Las empresas de los países firmantes representan más del 50% de las Ton.Km de transporte internacional por carretera en la U.E. con Polonia y España en primer y segundo lugar, como líderes del sector

**Madrid, 5 de octubre de 2017.-** La Asociación de Transporte Internacional de Carretera (ASTIC) ha trabajado junto a la Association for de Danish road transport of goods (ITD) de Dinamarca para elaborar un documento conjunto que ha sido respaldado por asociaciones sectoriales de otros 12 países. En el mismo y con total rotundidad se establece el convencimiento de los firmantes de que sus conductores no son trabajadores desplazados cuando realizan su labor a lo largo de las carreteras europeas y que la Directiva de Desplazamiento de Trabajadores, por tanto, no debe aplicárseles puesto que está pensada para sectores de otra tipología cuyos empleados no tienen la alta movilidad que caracteriza a los conductores de transporte internacional.

Los transportistas europeos pueden llegar a atravesar, en una sola jornada, tres y hasta cuatro fronteras de estados miembro de la U.E. por lo tanto carece de lógica aplicar una normativa como la DDT que está diseñada para trabajadores que realizan actividades laborales durante periodos de meses o años en un Estado distinto al de origen del trabajador o del país en el que está contratado.

La ITD danesa y la ASTIC española, han recabado la firma de otras 12 asociaciones de transporte por carretera europeas de Portugal, República Checa, Irlanda, Holanda, Polonia, Letonia, Lituania, Bulgaria, Rumanía, Eslovaquia, Estonia y Hungría, para firmar esta declaración conjunta.

Las 14 asociaciones coinciden también en señalar casos reales en los que, a través de leyes, como la Macron en Francia o la MiLog en Alemania, la directiva ha producido una enorme carga burocrática y un verdadero caos normativo que coloca a las empresas y a los trabajadores extranjeros en una flagrante indefensión jurídica.

De continuar este estado de cosas, las empresas de transporte internacional por carretera deberán lidiar en Europa con hasta 20 legislaciones nacionales diferentes y hasta 50 niveles de salario mínimo, lo que tendrá una repercusión especialmente negativa en las medianas y pequeñas empresas de transporte, con menos recursos y flexibilidad para atender a tan compleja situación normativa. La declaración conjunta alerta que se está fomentando el que las empresas acaben por afrontar la reducción de sus operaciones transfronterizas, o bien recurran a la subcontratación de “autónomos” en detrimento del trabajo de sus propios conductores asalariados.

“Este tipo de actuaciones restringen de facto la libre circulación de personas y mercancías por los territorios de la Unión. Sin duda se pueden tildar de medidas proteccionistas que van en contra del espíritu de la UE. Cualquier traba que se le ponga al transporte internacional por carretera va contra los intereses de nuestras empresas afiliadas y, por tanto, contra los intereses de la economía española en su conjunto para la cual la actividad exportadora se ha convertido en un verdadero motor de crecimiento”, denuncia Ramón Valdivia, director general de ASTIC.

ASTIC, al igual que el resto de asociaciones firmantes, solicita que se excluya expresamente al transporte por carretera de la Directiva europea sobre trabajadores desplazados, al igual que ocurre, por ejemplo, con el transporte marítimo.

#### **Qué es 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 200 afiliados.*

#### **Para más información:**

Prensa ASTIC

Juan Gil / Laura Rey

91 590 14 37

[prensa@astic.net](mailto:prensa@astic.net)



# A MUTUAL DECLARATION

between transport associations from Bulgaria, Czech Republic, Denmark, Estonia, Hungary, Ireland, Latvia, Lithuania, Netherlands, Poland, Portugal, Romania, Slovakia, Spain

**- against the application of the Posting of Workers Directive (96/71/EC)  
to international transport operations in the EU.**

At an overall level, we welcome the mobility package, as there is a need for clear, fair, enforceable and uniform European rules. However, we must not introduce a disproportionate and symbolic application of the Posting of Workers Directive that will not ensure a stronger Single Market. This is why we disagree with the Commission's *lex specialis* proposal, which presupposes that international transport (transit, bilateral transport and cross-trade) is subject to the Posting of Workers Directive, and which intends to create only a marginal derogation.

Firstly, applying the Posting of Workers Directive to all international transports where hypermobile workers cross borders every day goes against the rationale of the Directive itself, as the intention has been to apply the posting rules to employees that carry out work for months or years in the territory of one Member State other than the state in which the driver normally works. The posting rules are thus inapplicable to drivers who work on a daily or even hourly basis in different Member States.

Secondly, applying the Posting of Workers Directive will not be enforceable due to the large and complex administrative challenges it causes. The Directive will entail applying numerous national legislations to a month's salary – control authorities and companies will likely have to deal with up to 20 different national legislations depending on the countries they operate in every single month with up to 50 different minimum wages per legislation, depending on the seniority of the driver, on the truck, on the goods being transported etc. Applying the Directive would further entail applying just as many different national legislations regarding minimum paid holidays. Applying the Directive would disproportionately restrict the activities of the vast majority of EU transport companies, especially the small and medium sized companies, which have less flexibility and resources to lift the strict and heavy requirements; they will likely largely reduce their cross-border activities, withdraw from such activities or even experience insolvency. Accordingly, the complex regulatory proposal will also have adverse effects on the road transport market as a whole and consequently on the functioning of intra EU trade, as it will become very burdensome for small, medium sized and large transport companies to apply different national labour laws with different remunerations systems, different compositions of minimum wage, different social entitlements, different collective agreements etc. to cross-border drivers.

Thirdly, applying the Posting of Workers Directive to international transport would not ensure a stronger Single Market. The proposal will potentially diminish growth in the EU, as it will increase costs of international transport operations and thus lead to a decrease in cross border trade. This would weaken the Single Market and negatively affect the overall financial state and employment rates of EU.

Finally, applying Posting of Workers Directive will become counter-productive, as it 1) will likely lead to the creation of more self-employed drivers that do not need to comply with posting rules, which will lead to unfair and even harder competition in the market, and 2) will likely also increase establishments in non-EU countries to circumvent the posting rules or even lead to existing transport companies outside of EU overtaking parts of the European market.

For these reasons, the Signatories to this Declaration are against the application of the Posting of Workers Directive to international road transport operations and therefore urge the institutions to explicitly exclude them from the scope of the Directive.

**Signatures:**



Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias



ČESMAD BOHEMIA, the association of road transport operators



Hungarian Road Transport Association



International Road Transport and the Roads (AEBTRI)



Association of road carriers "Latvijas Auto"



Association of Estonian International Road Carriers



ČESMAD Slovakia Association



Lithuanian National Road Carriers Association LINAVA



Dutch association on international trade, transport and logistics



Asociación del transporte internacional por carretera



Association for the Danish road transport of goods



Association of International Road Transport Carriers in Poland



The National Union of Road Hauliers from Romania



The Irish Road Haulage Association