

# LOS ACUERDOS DE LOS NUEVE MINISTROS DE TRANSPORTE EN PARÍS.

DiariodeTransporte.com - Redacción | Domingo, 5 febrero 2017, 11:55 horas

Los nueve ministros de transporte de Europa que se reunieron en París convocados por el Secretario de Estado de Transportes de Francia Alain Vidalés y a la que acudieron los representantes de Bélgica, Austria, Francia, Italia, Noruega, Suecia, Dinamarca, Luxemburgo y Alemania, crearon la Alianza Internacional por Carretera y acordaron las ocho medidas que tienen previsto llevar a cabo en la lucha con el dumping social en el transporte.

El documento firmado por los nueve ministros tiene principalmente tres objetivos: Reunir las medidas de aplicación de la legislación en la Unión Europea, especialmente en lo social, mejorando los controles sobre la base de las experiencias individuales. Reforzar la cooperación contra el fraude en las leyes sociales, la seguridad y las prácticas abusivas por parte de las empresas. Definir las posiciones comunes en la política europea sobre el cabotaje en el transporte, en los controles sobre los tiempos de conducción y descanso y el profesionalismo de los conductores.

**Para poner en práctica esta estrategia, el documento incluye ocho medidas que representan la plataforma de la Alianza Internacional por Carretera:**

**La primera medida** se refiere al derecho de los conductores a tener un equilibrio entre el trabajo y la vida privada. En la práctica significa que se prohíbe el descanso semanal en el camión (como se legisla en Francia) o penalizar a las empresas de transporte por carretera que no realicen una organización del trabajo adaptada para cumplir con las normas. Otra de las medidas en este sentido es una disposición comunitaria que establece que el conductor debe ser pagado de acuerdo a su tiempo de trabajo efectivo y nunca por una cantidad fija.

**La segunda medida** busca contrarrestar el fenómeno en transporte internacional de los vehículos ligeros (hasta 3,5 toneladas) utilizados en el transporte internacional y de cabotaje, que va en aumento con el fin de evitar la obligación del tacógrafo, la formación de los conductores y las autorizaciones internacionales. En este caso, sería necesaria una legislación comunitaria específica.

**La tercera medida** es fomentar la adopción de la carta de transporte digital (CMR), el denominado e-CMR entre aquellas empresas que no lo utilizan. En este caso también se combinaría con la productividad agrícola, a través de la digitalización, con la mejora de la eficacia de los controles de transporte. Hoy en día, no todos los países de la UE han ratificado el Protocolo adicional de e-CMR.

**La cuarta medida** se refiere al intercambio de información de los distintos órganos de control de los Estados que forman parte de la Alianza, en primer lugar los de las infracciones de tráfico y las que definen el factor de riesgo de las empresas de transporte por carretera, una herramienta que de acuerdo con el documento está aún sin utilizar.

**La quinta medida** se refiere al cabotaje de carretera, con el intercambio de información y el aumento de los controles. En el documento se considera que la calidad y cantidad de la

información sobre esta actividad es insuficiente hoy en día, por lo que es necesario implementar nuevos sistemas para detectar y procesar los datos, con el fin de crear una base para abordar una política común. Además, ayudaría a los controles, por ejemplo, el aumento de estos en las compañías que muestran más infracciones.

**La sexta medida** se refiere al intercambio de experiencias sobre los controles en carretera, contando también con los organismos internacionales existentes, como el cuerpo de Policía Europea Tispol o el sistema de control de carretera en Europa. Este último se está convirtiendo en una agrupación de cooperación territorial con el fin de mejorar el intercambio de información entre los Estados y el lanzamiento de las operaciones de control conjuntas. En este contexto se va a crear una plataforma europea contra el trabajo no declarado, que también será útil para el transporte por carretera.

**La séptima medida** prevé el fortalecimiento del comercio internacional para un control reforzado sobre la aplicación de las normas que rigen el transporte por carretera, especialmente en relación con el fraude sofisticado, como sucede con el tacógrafo y las empresas. En estos casos, la cooperación entre los distintos órganos de control es un elemento clave para conseguir un contraste rápido y eficaz de la información. Especialmente en la creación de empresas ficticias registrando los vehículos en un país con un sistema fiscal preferencial y que luego son utilizados en otros países.

**La octava medida** se refiere a una posición común de los nueve países en el marco del Foro Internacional de Transporte para promover la armonización social y luchar contra el dumping social en el transporte post carretera desde el punto de vista de la legislación. Este es también el área donde se decide la eventual liberalización, incluido el de cabotaje en el transporte por carretera.