



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/34943

14/06/2018

92350

AUTOR/A: BALDOVÍ RODA, Joan (GMX)

RESPUESTA:

El Gobierno español nunca ha sido ajeno a la necesidad de que existan normas que protejan a los trabajadores desplazados para la realización de una obra o la prestación de un servicio fuera de su país, sino que se ha mostrado siempre proactivo para que así fuera.

Hecho distinto es cuando las características del servicio que lleva a cabo una determinada categoría de trabajadores presenten particularidades significativas, éstas deban ser tenidas en cuenta para darles un tratamiento específico.

Las normas generales sobre desplazamiento parten, básicamente, del supuesto de un trabajador que se desplaza de un país a otro para realizar en éste una obra concreta o prestar allí un servicio durante un cierto tiempo.

Por el contrario, los conductores que realizan transporte internacional inician el servicio en un país para terminarlo en otro, atravesando en ocasiones, además, el territorio de otros países.

Es decir, que en la prestación de un solo servicio se desplazan por diferentes países, en cada uno de los cuales permanecen, habitualmente, poco tiempo.

Por definición, la actividad de transporte, tanto en el ámbito nacional como internacional, implica que el trabajador que la desarrolla inicia cada uno de los servicios que presta en un punto para acabarlo en otro. De ahí que, seguramente, sea más apropiado hablar de trabajadores móviles, como hacen tanto nuestra legislación como la europea en materia laboral, que de trabajadores desplazados en sentido estricto.

Estas características especiales del trabajo desarrollado por los conductores han justificado que, tanto en el ámbito nacional como en el de la Unión Europea, la legislación social y laboral establezca reglas específicas para ellos, distintas a las generales señaladas para el conjunto de trabajadores, en materia de jornada laboral (Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en nuestro derecho interno, y Directiva 2003/88/CE, de 4 de noviembre de 2003, relativa a determinados aspectos de la ordenación del



tiempo de trabajo, en el comunitario). Asimismo, se ha considerado necesario, por ejemplo, reglamentar específicamente los tiempos efectivos de conducción máxima diarios y semanales de los conductores (Reglamento (CE) 561/2006, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera), circunstancia que no tiene un tratamiento similar en relación con el desarrollo de otras actividades laborales.

Así pues, lo que en su momento planteó el Gobierno, junto con los de otros Estados miembros de la Unión Europea, no fue que las circunstancias de los conductores desplazados quedasen fuera de toda regulación, sino que la regulación que se estableciese tuviese en cuenta las especiales condiciones de su desplazamiento.

Ese fue el tratamiento adoptado por el Parlamento Europeo y el Consejo en la modificación de la Directiva 96/71/CE sobre desplazamiento de trabajadores y, en consecuencia, actualmente se está debatiendo en el seno de ambas instituciones, dentro del llamado “Paquete de movilidad”, una Directiva que establecerá el régimen específico aplicable a los conductores desplazados con ocasión de la realización de transportes internacionales y de cabotaje.

Por otra parte, cabe señalar que dentro del “Paquete de movilidad” presentado por la Comisión Europea el 31 de mayo de 2017, entre las varias propuestas legislativas para modificar la normativa comunitaria del transporte por carretera, se encuentra la Directiva sobre el cumplimiento de las normas sociales y la “lex specialis” para el desplazamiento de los conductores.

Durante las Presidencias de Estonia y Bulgaria ha tenido lugar un amplio debate de las propuestas del “Paquete de movilidad”, en concreto, el grupo de trabajo se ha reunido 33 veces, 16 de ellas durante la Presidencia de Bulgaria. Sin embargo la falta de acuerdo ha llevado a que en el último Consejo de Ministros de Transporte del pasado 7 de junio en Luxemburgo, únicamente se haya presentado un informe de progreso. Por tanto, el debate sigue abierto.

El Ministro de Fomento en conversaciones con los Ministros homólogos de Francia y Portugal ha manifestado lo siguiente:

- “- La voluntad de España de alcanzar un acuerdo global en el Paquete de movilidad. Si hay voluntad de llegar a un acuerdo en diciembre, todos deberíamos hacer un esfuerzo.
- La participación con el Plan de Acción de la Alianza por la Carretera de enero de 2017, especialmente en lo que se refiere a la protección social de los trabajadores y a la lucha contra el fraude. Todos los ciudadanos europeos deben tener los mismos derechos y la misma protección social.



Además se quiere combatir a las empresas buzón.

- Ahora bien, tenemos discrepancias con la Alianza de la Carretera dada nuestra situación periférica en lo que se refiere al cabotaje, transporte internacional y a una mayor flexibilidad en el descanso semanal”.

Madrid, 26 de julio de 2018