



Galerie Agora,  
Rue du Marché aux Herbes 105, Bte 11  
B-1000 Brussels  
Telephone +32 2 285 46 60  
Fax +32 2 280 08 17  
Email: [etf@etf-europe.org](mailto:etf@etf-europe.org)  
[www.etf-europe.org](http://www.etf-europe.org)

European Transport Workers' Federation  
Fédération Européenne des Travailleurs des Transports  
Europäische Transportarbeiter-Föderation  
Federación Europea de los Trabajadores del Transporte

Bruselas, 02 Marzo 2015

## **ETF - NOTA EXPLICATIVA**

### **Aplicación del salario mínimo nacional en el sector de carretera: una medida impuesta por la legislación de la UE**

El pasado 1 de enero Alemania introdujo un salario mínimo a nivel nacional, que afecta también al transporte por carretera.

El 21 de enero, la Comisión Europea lanzó un procedimiento piloto de la UE para aclarar su aplicación a las operaciones de transporte cuando son sólo en tránsito.

El 26 de enero, ETF publicó una declaración acerca de la legitimidad de la aplicación del salario mínimo alemán al sector del transporte por carretera. Nuestra breve declaración demuestra que es totalmente acorde con la normativa europea, a saber, con la Directiva de Desplazamiento de Trabajadores (96/71/CE) y el Reglamento Roma I (593/2008).

La presente nota explicativa de ETF justifica con argumentos jurídicos totalmente basadas en la legislación de la UE y en la jurisprudencia que, como regla general, el salario mínimo y las condiciones de cualquier Estado miembro se aplicará a cualquier conductor profesional que trabaje en el mismo, o desde el mismo si se cumplen las condiciones establecidas por la Directiva sobre desplazamiento de trabajadores o por el Reglamento Roma I. Esto, independientemente de la nacionalidad del conductor y del tipo de transporte que ejecuta - cabotaje(1), transporte transfronterizo (2), transporte combinado o transporte internacional. (Ver notas)

Por lo tanto, no hay duda de que la aplicación del salario alemán - o de disposiciones mínimas nacionales relativas a remuneraciones y condiciones de trabajo de cualquier Estado miembro determinado - al sector de transporte por carretera están en plena consonancia con las normas comunitarias.

La nota explicativa de la ETF se basa en la Directiva sobre Desplazamiento de Trabajadores anteriormente citado (Directiva 96/71 / CE) y el Reglamento Roma I (Reglamento (CE) nº 593/2008), así como el Tribunal Europeo de Justicia al pronunciarse sobre el caso Koelzsch (15/3/2011).

Con respecto a la aplicación del salario mínimo a la operación de transporte en tránsito, la ETF apoya la decisión del gobierno alemán por las razones expuestas en la nota de fecha 26 de enero 2015 (ver Anexo).



**President** Lars Lindgren

**Vice Presidents** Alexander Kirchner

Ekaterina Yordanova

**General Secretary** Eduardo Chagas



## **El sector del transporte por carretera está incluido en el ámbito de aplicación de la Directiva 96/71/CE sobre el Desplazamiento de Trabajadores (en adelante, DDT)**

- 1.1. La **DDT** únicamente excluye "empresas de la marina mercante, por lo que se refiere al personal navegante. "(artículo 1.2). Ninguna disposición excluye las operaciones de transporte por carretera de su ámbito de aplicación como se define en sus artículos 1 y 2 relativos al desplazamiento de los trabajadores en el marco de una prestación de servicios. Así, la DDT es claramente aplicable a los trabajadores del transporte por carretera.
- 1.2. También hay que señalar que el ámbito de aplicación de la **DDT** no excluye a priori ninguna formas específicas de contrato de transporte, en la medida en que se cumplan todas las condiciones establecidas en la Directiva. Por lo tanto, la **DDT** se aplica a los contratos de transporte internacional, cabotaje, combinado y transporte transfronterizo que sean objeto de prestación transnacional de servicios. Los criterios PWD no limitan su ámbito a los conductores profesionales que realizan sólo cabotaje.
- 1.3. Sin embargo, la **DDT** se aplica sólo para una ejecución temporal del contrato de trabajo fuera del país donde el conductor trabaja habitualmente. En otras palabras, cuando el país en el que el conductor realiza la operación de cabotaje es el país en el que habitualmente trabaja, la **DDT** ya no se aplica sino más bien debe aplicarse el Reglamento Roma I (593/2008), cuando se cumplan los requisitos. (detalles a continuación).

## **2. Legislación laboral aplicable en el contexto del mercado de transporte por carretera**

- 2.1. La legislación de transporte permite a los transportistas a utilizar sus vehículos para realizar operaciones de transporte internacional, de cabotaje, transfronterizas y de transporte intermodal. Sin embargo, la cuestión fundamental para el mercado del transporte es el conductor, más precisamente la legislación laboral aplicable a los conductores de estos vehículos.
- 2.2. La respuesta de la legislación laboral europea se basa en la distinción entre el país en el que el conductor habitualmente su trabajo y que en la que puede ser temporalmente desplazado.
- 2.3. El Tribunal Europeo de Justicia solicitó a los órganos jurisdiccionales nacionales, que examinaran explícitamente la condiciones de formalización del contrato de trabajo de un conductor internacional de mercancías con el fin de establecer el país en el que trabaja habitualmente.

### **2.4. Desplazamiento de trabajadores**

Para que la **DDT** sea aplicable en el transporte por carretera, el conductor debe formalizar su contrato de trabajo por un período limitado en un Estado miembro distinto de aquel en el que trabaja habitualmente. En el contexto específico del **transporte por carretera**, y en línea con la DDT, esto significa que:

- 2.4.1. ya se trate del conductor desplazado dentro de la compañía/grupo - es decir, el conductor es asignado a una sucursal de la empresa o una filial del grupo en otro Estado miembro;
- 2.4.2. o el conductor se pone a disposición de un transportista por una agencia de empleo temporal;
- 2.4.3. o el conductor realiza una prestación de servicios que, en el contexto específico del **sector de transporte por carretera**, implica:



**President** Lars Lindgren

**Vice Presidents** Alexander Kirchner

Ekaterina Yordanova

**General Secretary** Eduardo Chagas



- a. La existencia de una prestación de servicios: el transporte por cuenta de un tercero. Es decir, la empresa de transporte no es el propietario de las mercancías;
- b. La prestación del servicio sea transnacional: se refiere a la nacionalidad de las partes contratantes, de los cuales al menos tres se enumeran en el contrato de transporte de mercancías: el expedidor, el transportista y el receptor (4). Todo lo que se necesita para dos de estas tres partes contratantes es que esté basado en 2 diferentes Estados miembros para la prestación de servicios para ser transnacional.

En este sentido, el artículo 1.3 (a) de la Directiva 96/71 / CE reza así:

a) desplazar a un trabajador por su cuenta y bajo su dirección, en el marco de un contrato establecido entre la empresa de procedencia (es decir, en el sector de carretera, sería la empresa situada en el país donde el conductor habitualmente trabaja) y el destinatario de la prestación de servicios (en el sector carretera sería el país donde el conductor sólo trabaja temporalmente) que opera en dicho Estado miembro, al territorio de un Estado miembro, siempre que exista una relación laboral entre la empresa de procedencia y el trabajador durante el período de desplazamiento;

Ejemplo: un conductor rumano, que habitualmente trabaja en Rumanía, recibe una orden de transporte que consiste en transportar una carga de Amberes a París (operación transporte transfronterizo) o para transportar un contenedor desde Amberes a Puerto Bruselas (transporte combinado), o para el transporte de una carga entre Bruselas y Lieja (cabotaje: operación enteramente llevado a cabo en el territorio Bélgica). En estos ejemplos, el "lugar de trabajo" como definido por la DDT es Bélgica. Por tanto, el controlador rumano debe ser remunerado al nivel salarial de Bélgica, de conformidad con las disposiciones de la Directiva sobre Desplazamiento, que estipula que el empleado tiene que ser pagado de acuerdo con las escalas salariales aplicables en el país al que se desplaza cuando estos son mejores que en el país en el que trabaja habitualmente.

## 2.5. Reglamento Roma I

Para todos los casos en los que el conductor profesional ejerce su actividad ya sea dentro o desde el país de su lugar de trabajo habitual, o fuera del país de su habitual lugar de trabajo, pero sin cumplir las condiciones de desplazamiento, deberá estar cubierto por las disposiciones del Reglamento Roma I (593/2008). (en adelante **RR1**) Su contrato individual de trabajo se registrará por la ley del país en el que, o desde el cual, realiza habitualmente su trabajo durante la ejecución de su contrato. De acuerdo con el mencionado reglamento, los siguientes principios se aplicarán a su situación:

2.5.1. **El principio general de la parte más débil de un contrato** (véase el considerando 23 y en el artículo 8.1) / si los términos de su contrato de trabajo son menos favorables que la s condiciones (salario, condiciones de trabajo, etc.) del país receptor, se deben aplicar las condiciones del país de acogida deben ser aplicadas. De hecho, mientras que el RR1 establece a modo de principio de que el contrato de trabajo individual se rige por la ley elegida por las partes, esta disposición estipula que estará sujeto a las condiciones establecidas en:

- a. El artículo 8.1 dice: *"Esta elección de la ley no puede, sin embargo, tener el resultado de privar al trabajador de la protección que le proporcionen disposiciones que no pueden ser derogados por acuerdo en virtud de la ley que, a falta de elección, tendría sido aplicables en virtud de los apartados 2, 3 y 4 del presente artículo."*;



President Lars Lindgren

Vice Presidents Alexander Kirchner

Ekaterina Yordanova

General Secretary Eduardo Chagas



- b. Considerando 23 del RR1: *"En cuanto a los contratos celebrados con partes consideradas más débiles, es conveniente protegerlas por medio de normas de conflicto de leyes más favorables a sus intereses que las normas generales."*

2.5.2. **Los criterios del país del lugar de trabajo habitual** (véase el art. 8 del RR1, y, para el transporte por carretera, véase la sentencia del TJCE en el caso Koelzsch de 15 de marzo de 2011) /

La elección del derecho aplicable por las dos partes de un contrato individual de trabajo no pueden privarlos de los requisitos legales del país en que el trabajador realice habitualmente su trabajo, si éste es más favorable para el trabajador. A este respecto, la sentencia del TJCE sobre el caso Koelzsch (15 de marzo de 2011) aclara la noción de **lugar de trabajo habitual**, teniendo en cuenta las circunstancias específicas del sector transporte por carretera. Por lo tanto, **el lugar de trabajo habitual se define como el país en el que la conductor realiza la mayor parte de sus obligaciones para con el empleador**, más específicamente:

- a. Ya sea el lugar en el cual o desde el cual el empleado lleva a cabo las actividades profesionales;
- b. O el lugar desde el cual el empleado recibe instrucciones relativas a sus tareas y organiza su trabajo;
- c. O el lugar en el que se encuentran sus herramientas de trabajo (por ej. el camión, etc.);
- d. O el lugar donde el transporte se lleva a cabo principalmente, donde se se descargan las mercancías;
- e. O el lugar al que el empleado regresa después de la finalización de su obra.

## NOTAS

(1) El cabotaje se refiere a una operación nacional del transporte en los lugares de carga y descarga están en el mismo Estado miembro y que se lleva a cabo por un transportista con sede en otro Estado miembro. El Reglamento CE 1072/2009 limita el número de operaciones de cabotaje sucesivos que un transportista puede realizar con el mismo vehículo, aunque no el número de operaciones de cabotaje en general. Con el mismo vehículo, un transportista puede realizar hasta 3 operaciones de cabotaje consecutivas en el país receptor **tras un transporte internacional**. El vehículo debe abandonar entonces ese Estado miembro. La última descarga en el curso de una operación de cabotaje antes de abandonar el Estado miembro receptor deberá ser dentro de los 7 días de la última descarga en el Estado miembro receptor en el curso del transporte internacional entrante. La operación de cabotaje inicial sólo puede ser iniciado después de la plena descarga del transporte internacional. El límite de tres operaciones de cabotaje siempre se comprueba con respecto al vehículo de motor (El principio de unidad de tracción).

(2) Transporte transnacional se refiere a las operaciones de transporte realizadas por un vehículo matriculado en el país A llevando los productos del país B al país C.

(3) Transporte combinado es el transporte de mercancías entre los Estados miembros en los que el camión, el remolque, el semirremolque con o sin unidad tractora, caja móvil o contenedor de 20 pies o más, utilice la carretera en el tramo inicial o final del viaje y, además, por ferrocarril o por vía navegable o marítima servicios en los que este recorrido sea superior a los 100 km en línea recta y realicen por carretera el tramo inicial o final del viaje (ver Art. 1, la Directiva 92/106/CEE del Consejo):

- Entre el punto en el que se cargan las mercancías y de la estación ferroviaria adecuada de carga más cercana para el tramo inicial y entre la estación ferroviaria adecuada más cercana de descarga y el punto en el que se descargan las mercancías para el tramo final, o
- Dentro de un radio que no exceda de 150 km en línea recta del puerto fluvial o marítimo de embarque o desembarque .

(4) El término "receptor" debe ser entendida como el destinatario del servicio, y no como receptor de la carga.



President Lars Lindgren

Vice Presidents Alexander Kirchner

Ekaterina Yordanova

General Secretary Eduardo Chagas



## Anexo

### **Declaración de la ETF sobre la aplicación al transporte por carretera de la salario mínimo adoptado por Alemania**

A partir de 1 de enero 2015 una tabla de salario mínimo entró en vigor en Alemania. La tabla se aplica igualmente a todas las operaciones de transporte por carretera, incluido el tránsito a través del territorio alemán. La serie de preocupaciones se han planteado por la industria y algunos Estados miembros con respecto al la aplicación del salario mínimo para las operaciones de tránsito de transporte por carretera y por lo que la Comisión Europea está actualmente está examinando estas preocupaciones.

La Federación de Trabajadores del Transporte Unión Europea (ETF) desea subrayar en el punto de que pagar y las condiciones de los distintos Estados miembros aplican a todas las operaciones de transporte en los que será ámbito de aplicación de la Directiva 96/71 / CE (desplazamiento de trabajadores) y el Reglamento (CE) nº 593/2008 (Roma I), ya sean de cabotaje, el transporte internacional o el transporte combinado.

Con respecto a la aplicación del salario mínimo para las operaciones de transporte por carretera de tránsito, la ETF le gustaría bandera una vez más que esto es parte de un conjunto de medidas adoptadas por el alemán gobierno con el fin de abordar el fenómeno masivo de dumping social que un estigma el sector del transporte por carretera. Mientras la Comisión Europea no toma medidas y mejorar sustancialmente la situación laboral y social crítica en el sector, los Estados miembros seguirá buscando soluciones nacionales para abordar el fraude social en el transporte por carretera, así como soluciones para hacer cumplir las normas comunitarias, como la Directiva sobre desplazamiento de trabajadores y Reglamento Roma I para actividades de carretera.

Con este fin, en ausencia de soluciones de alcance europeo eficaces, la ETF apoya plenamente todos medidas adoptadas por los Estados miembros similares a las adoptadas por Francia, Bélgica y - más recientemente - por Alemania.

*Bruselas, 26 de enero de 2015*

*La Federación de Trabajadores del Transporte Unión Europea (ETF) representa a más de 3,5 millones de trabajadores del transporte de 230 sindicatos del transporte y 41 países europeos, en los siguientes sectores: transporte por carretera, ferrocarril, el transporte marítimo, la navegación interior, la aviación civil, los puertos, el turismo y la pesca. El ETF es el interlocutor social reconocido en siete Comités de diálogo social sectorial europeo incluyendo el de Transporte por carretera.*



**President** Lars Lindgren

**Vice Presidents** Alexander Kirchner

Ekaterina Yordanova

**General Secretary** Eduardo Chagas

