



**DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS INTERIORES**

**DEPARTAMENTO TEMÁTICO B:  
POLÍTICAS ESTRUCTURALES Y DE COHESIÓN**

**TRANSPORTES Y TURISMO**

# **CONDICIONES SOCIALES Y LABORALES DE LOS TRANSPORTISTAS POR CARRETERA**

**ESTUDIO**

## **Resumen**

En el estudio se ofrece un análisis de las condiciones sociales y laborales de los conductores profesionales en el transporte internacional por carretera. Se centra en cuestiones sociales fundamentales que se plantean en este segmento del transporte, incluidos el tiempo de conducción y los períodos de descanso, así como en aspectos prácticos que influyen directamente en la calidad de vida de los conductores, como por ejemplo, las ayudas al empleo y los niveles de renta. Tras un análisis global del marco jurídico, del que forma parte la legislación de la UE aplicable a la dimensión social del transporte por carretera, se presentan los resultados de una consulta a las partes interesadas y a conductores.

**IP/B/TRAN/FWC/2010-006/Lot1/C2/SC2**

**2013**

**PE 495.855**

**ES**

Este documento ha sido solicitado por la Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo.

## **AUTORES**

*TRT Trasporti e Territorio Srl* - Alessio Sitran, Enrico Pastori

## **ADMINISTRADOR RESPONSABLE**

Piero Soave  
Parlamento Europeo  
Departamento Temático B: Políticas Estructurales y de Cohesión  
B-1047 Bruselas  
E-mail: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

## **ASISTENCIA EDITORIAL**

Nóra Révész

## **VERSIONES LINGÜÍSTICAS**

Original EN.  
Traducciones: EL, FR.

## **SOBRE EL EDITOR**

Para contactar con el departamento temático o para suscribirse a su boletín mensual, por favor escriba a: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

Documento finalizado en abril de 2013.  
© Unión Europea, 2013.

Este documento está disponible en la siguiente dirección de Internet:  
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

## **EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD**

Las opiniones que se expresan en este documento son exclusivamente responsabilidad de los autores y no reflejan necesariamente la posición oficial del Parlamento Europeo.

Se autoriza la reproducción y traducción con fines no comerciales, a condición de que se indique la fuente, se informe previamente al editor y se le transmita un ejemplar.

## SÍNTESIS

El objetivo de este estudio es dar a conocer el debate parlamentario sobre la legislación de la UE sobre las condiciones sociales y laborales de los conductores profesionales en el transporte internacional por carretera, ofreciendo un resumen de la legislación pertinente de la UE en este ámbito, y un resumen de las conclusiones obtenidas en la consulta a las partes interesadas (sindicatos) y a conductores de algunos Estados miembros.

El estudio ofrece un análisis exhaustivo de los asuntos y tendencias más candentes que afectan a las condiciones sociales y laborales de los conductores profesionales. Intenta identificar factores a los que se debería prestar más atención para desarrollar una estrategia que permita garantizar el cumplimiento de la normativa y un mayor respeto de los derechos sociales de los conductores, lo que a su vez, repercutirá en una mejora de sus condiciones de vida y trabajo. En este sentido, el estudio ofrece datos actualizados para el debate y expone las conclusiones y recomendaciones formuladas por los autores en su estudio anterior para el Parlamento Europeo sobre la aplicación de la legislación social de la UE en el sector profesional del transporte por carretera<sup>1</sup>.

### **Efecto de la legislación europea sobre las condiciones sociales y laborales de los conductores**

El estudio describe el actual marco legislativo de la UE que regula los aspectos sociales (en materia de tiempo de trabajo, conducción y de reposo) y el acceso al mercado en el sector del transporte por carretera (paquete sobre transporte por carretera), examinando los motivos de la evolución de la legislación que ha tenido lugar en el ámbito europeo en estas dos áreas.

Dado el carácter móvil e internacional de las operaciones de transporte por carretera, el estudio ha consultado otros actos legislativos de la EU, que aunque no estén diseñados específicamente para el sector de transporte por carretera, si tienen un gran impacto en las condiciones sociales y laborales.

### **Condiciones sociales y laborales de los conductores: una evaluación**

El núcleo del estudio está dedicado a la valoración de las condiciones sociales y laborales de los conductores. El análisis se ha basado, en gran parte, en los resultados del proceso de consulta orientado específicamente a las partes interesadas relevantes (sindicatos nacionales y dos asociaciones europeas) y conductores. Esto ha dado lugar a información cualitativa y cuantitativa sobre los temas que más afectan al entorno de trabajo y los niveles de vida de los conductores profesionales.

Desde que el proceso de liberación empezara en la década de los noventa, el transporte por carretera ha sufrido cambios radicales. La cada vez mayor apertura del mercado europeo ha sido el factor clave para rediseñar no solo la organización y estructura del sector del transporte por carretera, sino también la naturaleza y los costes de los servicios ofrecidos. Tras la ampliación de la UE con doce nuevos miembros, en 2004 y 2007, se han acentuado aún más estos cambios.

---

<sup>1</sup> Citado más adelante, véase la nota 8.

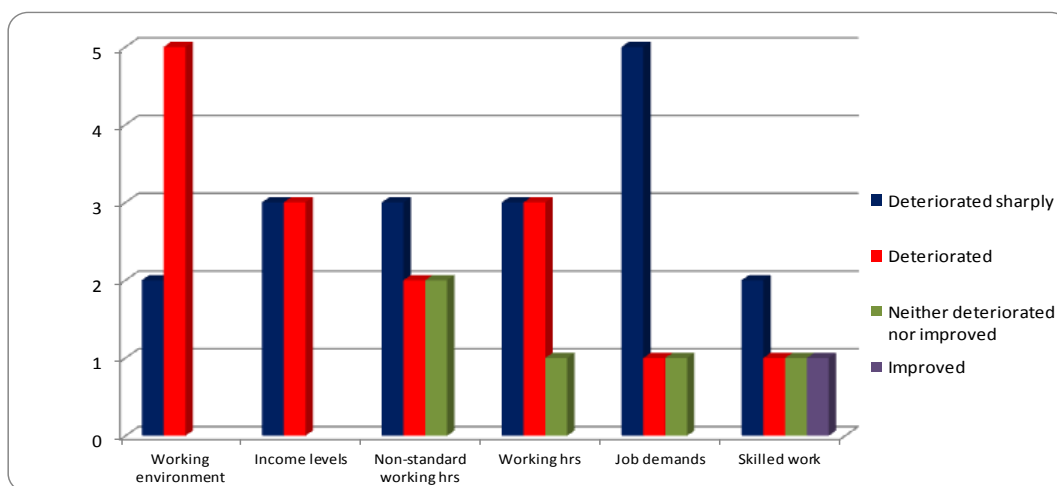
Como revela el estudio, el proceso de liberalización no se ha visto, sin embargo, acompañado de un proceso paralelo de armonización social de las condiciones de empleo y trabajo, que, por el contrario, están experimentando una marcada tendencia a la baja para los conductores residentes y no residentes<sup>2</sup>.

En la UE siguen existiendo sensibles diferencias tanto en las estructuras laborales y sociales como en la eficacia de los mecanismos de garantía del cumplimiento de la normativa. Estas discrepancias crean disparidades que pueden alentar a las compañías de transporte a adoptar prácticas de competencia desleal y dumping social (como las denominadas «sociedades buzón», recurrir a conductores que se declaran autónomos falsamente y ayudas al empleo basadas en el rendimiento), en vez de ofrecer oportunidades para el crecimiento social y económico.

Estas prácticas desleales son un síntoma de un declive del nivel de la actividad profesional de los conductores, es decir, la degradación del medio de trabajo y un retroceso en lo que se refiere a los niveles salariales, el equilibrio entre la vida laboral y personal, las exigencias del trabajo y el nivel de vida. Es necesario destacar, sin embargo, que las prácticas desleales y los abusos mencionados anteriormente también han contribuido enormemente a la cada vez mayor precariedad de las condiciones de vida y de trabajo, como atestiguan los resultados de la consultación y los ejemplos presentados por algunos Estados miembros para este estudio.

Los resultados están respaldados por los datos facilitados por las partes interesadas y los conductores. Como confirman los datos recogidos, las partes interesadas creen que, en particular, **el entorno de trabajo** (una mayor discriminación entre conductores de la UE 15 y UE 12), las exigencias del trabajo (por ejemplo, un mayor grado de flexibilidad y de actividades no relacionadas con la conducción) y **los niveles salariales** (como un continuo descenso en los salarios de los conductores), son los componentes sociales del sector del transporte por carretera que más se han deteriorado en los últimos cinco años.

**Gráfico 1: Elementos que más se han deteriorado en los últimos cinco años**



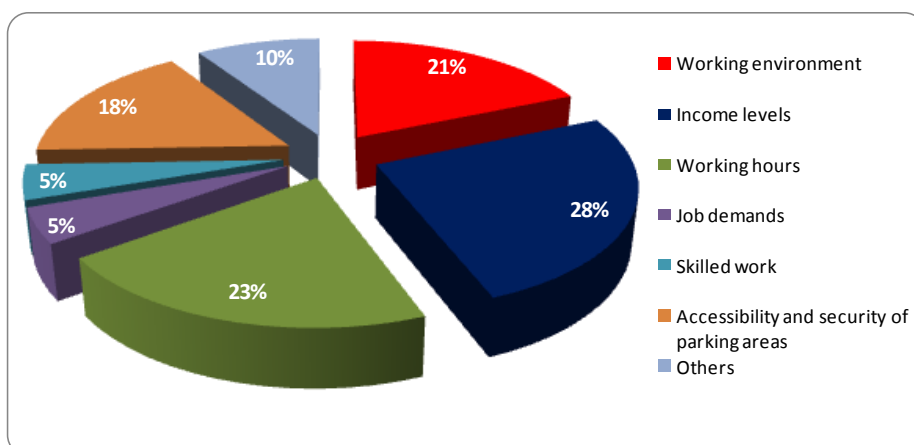
Fuente: Elaborado por los autores.

Los conductores secundan la visión y perspectiva de las partes interesadas, haciendo hincapié en el descenso de los niveles salariales, que se ha visto acompañado por un aumento de las horas de trabajo, un empobrecimiento del medio laboral y una falta de acceso a aparcamientos seguros. Los conductores de la UE 15 se ven particularmente

<sup>2</sup> Se denomina conductores no residentes a aquellos conductores que trabajan desde un país distinto al propio.

afectados por esta tendencia, debida principalmente, según ellos, a que las empresas de transporte recurren a personal más barato de Europa Oriental.

**Gráfico 2: Evaluación de los conductores sobre los aspectos que más se han deteriorado en los últimos cinco años**



**Fuente:** Elaborado por los autores.

Según las partes interesadas, un área particularmente problemática es el cumplimiento de la normativa y convendría alentar a la UE a tomar medidas para establecer mecanismos de control efectivos en los Estados miembros, y controlar así a las empresas de transporte responsables de prácticas de empleo ilegal o desleal. En esta área, se necesita una mayor armonización de las prácticas utilizadas para garantizar el cumplimiento de la ley, y de las sanciones y multas en todos los Estados miembros para superar el marco actual, con niveles de cumplimiento muy dispares, o diferencias en cuanto a la prioridad concedida a la garantía del cumplimiento en los distintos países de la UE.

**Tabla 1: Otros asuntos críticos identificados por las partes en relación a las condiciones laborales en el sector del transporte por carretera<sup>3</sup>**

Aspecto	Grado de importancia
Métodos de empleo ilegales o desleales que crean dumping social («sociedades buzón»)	*****
Falta de cumplimiento y control	*****
La armonización social en los 27 Estados miembros sigue sin ser una realidad	****
Operaciones ilegales de cabotaje	****
Calidad de las instalaciones específicas de descanso	***
Tiempo de conducción y periodo de descanso	**

**Fuente:** Recopilación de los autores basándose en los resultados de las consultas realizadas a las partes interesadas.

<sup>3</sup> Los valores para el «grado de importancia» se han determinado cualitativamente por los autores del estudio teniendo en cuenta el grado de importancia para la intervención legislativa. Estos valores no reflejan una ponderación de la importancia de cada asunto de manera individual, sino el grado de prioridad para futuras acciones. Como la legislación actual sobre las horas de conducción y los periodos de descanso se respeta y se cumple hasta cierto grado, en principio una mayor intervención en estos ámbitos no constituye una prioridad en comparación con otros asuntos identificados por conductores y partes interesadas.

## Conclusiones principales

La consecuencia de este razonamiento, y también una de las de las principales conclusiones de este estudio, es que desde que en la década de los noventa se iniciara la liberación del mercado de transporte de mercancías por carretera, el sector ha evolucionado, pero la evolución no se ha visto acompañada de una armonización social de las condiciones de empleo y de trabajo.

Aún siguen existiendo grandes diferencias en la estructura del mercado laboral y social de los distintos Estados miembros, y especialmente en cuanto a la presencia de mecanismos de garantía del cumplimiento de la normativa. Ello puede alentar a las empresas a adoptar prácticas de competencia desleal o dumping social. Esto tiene un impacto negativo que contribuye a la degradación actual del sector del transporte de mercancías por carretera.

Una vez más, el cumplimiento de la normativa es una medida clave para alcanzar la armonización de las condiciones de trabajo, junto a un acuerdo común y aplicación de las normas pertinentes examinando más detenidamente una definición uniforme de las infracciones y sus correspondientes sanciones.

## Resumen de las recomendaciones

Los resultados de este estudio respaldan una serie de recomendaciones que pueden servir de orientación para áreas específicas en las que es posible que sean necesarias mejoras adicionales de las condiciones de los conductores profesionales. En consecuencia, los autores recomiendan que se aborden prioritariamente las siguientes cuestiones:

- **Fortalecer los mecanismos de ejecución en los Estados miembros.** A este efecto se necesitarían reforzar los controles existentes y los mecanismos de aplicación y hacerlos más efectivos, y puede ser necesaria la preparación de una Directiva *ad hoc* para apoyar la aplicación de los Reglamentos (CE) nº 1071/2009 y nº 1072/2009. Además las medidas de garantía del cumplimiento pueden centrarse en la legislación laboral y social en el sector del transporte por carretera, como el Reglamento (CE) nº 593/2008 (Reglamento Roma I) a través de controles conjuntos de las autoridades laborales competentes y de la red viaria.
- **Introducción de evaluaciones de los efectos de la aplicación.** Su introducción podría reforzar el aspecto coercitivo de la legislación de la UE y animaría a los Estados miembros a asumir sus responsabilidades en este área. Deberían acompañar todas las propuestas legislativas para evaluar y estimar el impacto que las medidas aplicadas podrían tener en la aplicabilidad de la propuesta una vez que la normativa CE entre en vigor.
- **Establecer mecanismos de información sobre la aplicación de la Directiva 96/71/CE sobre el desplazamiento de trabajadores.** La aplicación puede ser más efectiva si va acompañada de información y datos constantemente actualizados sobre el estado de implementación de la normativa. Este podría ser el caso de la Directiva 96/71/CE sobre el desplazamiento de trabajadores, si se incluye una disposición para un mecanismo de información en el Reglamento (CE) 1072/2009 que establezca que cada Estado miembro debe informar a la Comisión sobre la aplicación de la Directiva 96/71/CE, y sobre la futura directiva destinada a apoyar el cumplimiento de las normas sobre el desplazamiento de trabajadores - para la que

se ha transmitido una propuesta<sup>4</sup> que el Parlamento Europeo está debatiendo en primera lectura.

- **Fomento de la cooperación entre Estados miembros y entre diversas autoridades del mismo Estado miembro.** Este objetivo podría alcanzarse fomentando el intercambio de información y mejores prácticas, la promoción de formación de funcionarios encargados de velar por el cumplimiento de la normativa y apoyando los programas de formación concertados. Puede incluso, ampliar las competencias del órgano intracomunitario establecido por la Directiva 2006/22/CE.
- **Hacer extensiva la aplicación de las normas de cabotaje a la Directiva 96/71/106.** Esto puede hacer necesaria la modificación del Reglamento (CE) 1072/2009 para eliminar excepciones y hacer la aplicación de la normativa de cabotaje más fácil.
- **Creación de un registro europeo de empresas de transporte.** Este registro incluiría una lista negra de compañías que hayan incurrido en prácticas ilegales o desleales. Puede formar parte del sistema de clasificación de riesgos que los Estados miembros deben implantar para sancionar a aquellas empresas que no respetan la normativa europea sobre tiempos de conducción y períodos de descanso.

Además de las sugerencias anteriores, se proponen otras recomendaciones para continuar con el control y la supervisión de la calidad de las zonas de aparcamiento (encuestas bianuales para recabar las opiniones y percepciones de los conductores sobre la profesión y las condiciones de trabajo y de vida), lanzando campañas de información y concienciación para informar a los conductores sobre zonas de aparcamiento de fácil acceso, buena calidad, seguras y protegidas. Estas campañas también deberían tratar el persistente desequilibrio entre hombres y mujeres en el sector del transporte por carretera.

---

<sup>4</sup> Comisión de Empleo del PE, Informe (2012/0061(COD)) (Ponente: diputada Sra. Danuta Jazlowiecka)