

# Clecat apoya la exclusión del transporte de la norma de igualdad de retribución



El comité de Transporte y Turismo del Parlamento Europeo tiene previsto votar mañana, día 10 de enero, la aprobación del informe Kyllönen. En este estudio se detallan los requisitos para el desplazamiento de conductores en el sector del transporte por carretera. La asociación europea de transitarios (Clecat) ha solicitado a Estrasburgo que garantice más flexibilidad en el sector. Para lograrlo, debería existir “una exclusión total del transporte internacional» de las normas que garantizan la igualdad de retribución entre trabajadores o, al menos, su exclusión en casos concretos.

La asociación ha recordado que ésta será la última oportunidad para que los expertos del Parlamento puedan asegurar un “buen funcionamiento” del transporte en las carreteras europeas. Por otra parte, ha destacado que, si se realiza esta modificación, se cumplirá con los objetivos de la Unión Europea en referencia a la mejora en la ejecución de sus reglas, al impulso del crecimiento y a la eficiencia en las emisiones de dióxido de carbono.

En concreto, Clecat ha insistido en que son necesarias normas más claras para

que las autoridades nacionales puedan combatir mejor las prácticas ilegales, como las denominadas empresas buzón o los transportistas nómadas, pero no a costa de poner en peligro la eficiencia del transporte. Además, señala que la intención de los transportistas es operar con la máxima eficiencia y realizar sus trayectos con camiones completamente cargados. Por ello, la asociación transitoria ha realizado un llamamiento al comité de Transporte y Turismo para “evitar la imposición continuada de regímenes fiscales nacionales y poner fin a la incerteza y a las trabas administrativas desproporcionadas”.

Por su parte, la Organización Internacional de Transporte por Carretera (IRU) también ha instado a los miembros del Parlamento a que tengan en cuenta “los principios fundamentalmente más importantes” de la industria del transporte de mercancías y pasajeros: la aplicabilidad, la simplicidad, la flexibilidad y las normas específicas para el transporte de pasajeros. “Es importante entender la profesión y las necesidades de movilidad entre fronteras y en el transporte internacional”, afirma el delegado de IRU en Bruselas, Matthias Maedge. “Un conductor debería poder volver en un periodo de cuatro semanas. Esto permitiría a los operadores adaptar sus actividades y completar viajes por la Unión Europea en tres semanas”.

En la actualidad, ya existen acuerdos bilaterales que Clecat califica de “insuficientes” para asegurar un correcto funcionamiento del mercado interior en este ámbito. Entre otros, ha explicado que los acuerdos no reconocen el carácter internacional del transporte por carretera, pues según la asociación provocan el decrecimiento de la movilidad e ignoran los desajustes comerciales entre sus diferentes regiones. En este sentido, Matthias Maedge ha apuntado que una menor flexibilidad deterioraría la situación en las áreas de parking europeas.