



Logística Paquetería y Almacenaje

LOGÍSTICA

TTE. POR CARRETERA

MARÍTIMO

PAQUETERÍA

ALMACENAJE

E-COMMERCE

AÉREO

FERROCARRIL

OFERTAS DE TRABAJO

TÉCNICA DE VEHÍCULOS

INMOBILIARIA

FURGONETAS

Bienvenido assistant@ecgassociation.eu [SUBSCRIPTOR]
 Modificar mis datos - Cerrar sesión

PULSE Y RECIBA
BOLETINES

BUSCAR
HEMEROTECA

SUSCRIBASE A LA
WEB AQUÍ

COMPRA NOTICIAS

REVISTA TRANSCAMION - 26/10/2017

La verdad sobre el cabotaje, los trabajadores desplazados, y los salarios de los conductores de internacional.

Sin mentiras ni engaños.

La confusión impera en la sociedad del transporte. Antes los gobernantes podían ser dictatoriales pero iban con lo que fuese por delante, fuese el palo o las palabras duras. En la era de lo políticamente correcto, de la post verdad y del fake news, solamente unos pocos medios de comunicación mantienen la llama de la verdad. Porque ya no son los sindicatos, las empresas, sino ya es el Ministerio el que miente o confunde.



La situación real no se puede confiar en conocerla a través del Ministerio de Fomento y la Dirección General de Desinformación del Transporte que lleva el señor Del Moral. Nada se puede esperar de sujetos que mezclan medias verdades para conformar escenarios falsos.

Nada se puede esperar de que transmitan cuáles son las posiciones de la Unión Europea al respecto del cabotaje, los salarios mínimos de los conductores y el desplazamiento de los trabajadores.

Cuesta mucho tenerse que desplazar a la misma Bruselas a hablar con los responsables de la Comisión para tener un mínimo de información imparcial.

La realidad es la siguiente con respecto a estos temas:

La legislación de la Unión Europea sobre el particular va para muy largo. La discusión sobre el llamado paquete de movilidad que lleva la Comisión Europea está ahora en la fase de propuesta de la Comisión pero que tendrá que ser llevada a los Comités de Transporte del Parlamento Europeo y después a los plenos, algo que ocupará prácticamente los ocho primeros meses del año 2018. Solamente

a final de dentro de un año se comenzará otro célebre proceso en la UE que es el **trílogo, el diálogo a tres bandas entre la Comisión, el Parlamento Europeo y el Consejo de Ministros** que es el que decide al final qué legislación se va verdaderamente a poner en el BOE de la UE. Incluso una vez que se ponga en este, si no se adopta la fórmula de reglamento de inmediato vigor, podría ser una directiva donde los países tendrían otros dos años. Es decir, que para dentro de tres o cuatro años, en el caso de que algún país, como suele pasar, incumpla el plazo, no habrá ninguna medida determinante sobre los conductores que se desplazan por la Unión Europea y el cabotaje.

Hechas estas salvaduras, hay que decir que **la Comisión Europea** que tan enfadada se había puesto con Alemania, Francia, Austria y Bélgica por sus decisiones de aplicar los salarios mínimos de sus países a los conductores que operan en ellos, **se ha visto atenuada**.

Aunque los procesos legales siguen, pero como el tiempo de los mismos puede modificarse por la misma Comisión, **se ha hecho bastante la paz**. A cambio, la Comisión también ha cambiado de postura y de estar acérrimamente en contra, ahora sigue con los procesos pero es más bien una cuestión del fuero y de hacerse que está la enfadada con Alemania y Francia, y ha adoptado las opiniones de Alemania y Francia bastante en lo que es su propuesta de directiva de reglamento, lo que llaman el paquete de movilidad.

La propuesta de la UE es que los conductores del transporte de mercancías por carretera que se desplacen por la Unión **tendrán que cobrar los salarios mínimos de los países siempre y cuando hagan cabotaje** y eso desde el minuto uno de la primera operación de cabotaje. Es decir, que cuando un transporte europeo internacional descarga y ya se dirige a hacer una operación de cabotaje, por ejemplo descarga en París y se dirige a Lyon a hacer una operación de cabotaje, ya el conductor tiene que cobrar el salario mínimo francés.

Otra cosa es cómo y de qué forma obligará a esto, pero como Francia o Alemania ya se han encargado de hacerlo por su cuenta, **significará que más o menos la Comisión viene a darles la razón**.

LAS MAS LEIDAS DE LA HEMEROTECA.

REVISTA LOGÍSTICA y TRANSPORTE - 24/10/2017

Piden un paquete por Amazon y reciben 29 kilos de marihuana.



La pareja no está contenta y pide una explicación y unas disculpas a la compañía.

+400 EMPRESAS

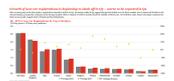
REVISTA LOGÍSTICA y TRANSPORTE - 24/10/2017

El Parque Empresarial de Elche contará con una nueva plataforma logística de Tempe.



REVISTA TRANSCAMION - 23/10/2017

Los stocks de coches anuncian una ralentización de la logística del automóvil.



En cuanto al **cabotaje**, la propuesta de la Comisión Europea es la de **cinco días sin ninguna limitación de operaciones de cabotaje**. Esto puede ser un caramelo para los países que se oponen a la otra medida que es la de los trabajadores desplazados. Es decir, no da la razón a los periféricos en el tema de los salarios mínimos, en el caso del cabotaje, pero sí se la da en cuanto a que no restringe a tres días el cabotaje a países terceros. Es decir, **se pasaría de siete días y tres operaciones a cinco sin ninguna limitación. Una especie de solución salomónica.**

2. Cabotage

- **Restrictions to cabotage (max. 3 operation in 7 days) are very difficult to enforce:** paper documents are required by control authorities. Number of cabotage operations cannot be checked.
- **New rule:** Unlimited cabotage within 5 days of international carriage.
- **Electronic documents:** obligation for Member States to accept electronic documents as proof of legality of cabotage (e.g. eCMR).

Por cierto, para los transportes internacionales regirá que deberán pagar el salario mínimo del país en el que funcionan a partir del tercer día de operación, claro que aquí la discusión es si el tercer día es acumulativo en el mes o es para cada operación de transporte internacional.

Esta es la situación tanto en las cosas que piden como en los tiempos.

Noticia relacionada

El Ministerio engaña a los transportistas sobre los conductores extranjeros con un burdo recorta y pega. El director general falto de ideas camufla su postura a favor del descontrol.

[Comparte esta página en Facebook](#)

DÉJENOS SU OPINIÓN O COMENTARIOS SOBRE ESTA NOTICIA, SI DESEA QUE SE LE CONTESTE DIGALO EN EL TEXTO Y PONGA SUS DATOS SI NO LA OPINION ES ANONIMA Y NO PODEMOS CONTESTARLE. RECUERDE SI NO PONE SU EMAIL O DATOS COMO NOMBRE Y TELEFONO SU RESPUESTA ES ANONIMA.

SI DESEA EL ANONIMATO NO SE IDENTIFIQUE. SI DESEA RESPUESTA ENTONCES PONGA SUS DATOS.

Mensaje



Introduzca el texto



ENVIAR

RESTABLECER

alfaland
Visítenos en nuestro stand I 31

REVISTA LOGÍSTICA y TRANSPORTE - 23/10/2017 Premium

Correos refuerza sus servicios en Toledo, Sevilla y Huelva.



El Black Friday está a la vuelta de la esquina.



Descubre todo lo que Ontime puede hacer por ti

REVISTA LOGÍSTICA y TRANSPORTE - 23/10/2017 Premium

600 millones para la Y Vasca.



Despeja los accesos al puerto de Bilbao, que busca reposicionarse.



RDA LIBROS
 EXPERIENCIA en el canal editorial

REVISTA LOGÍSTICA TRANSPORTE Y ALMACENAJE - 23/10/2017 Premium

Las altas de extranjeros en la Seguridad Social son impulsadas por el trabajo autónomo en logística y transporte.



Descubre nuestras novedades en el Stand K01



REVISTA LOGÍSTICA y TRANSPORTE - 23/10/2017 Premium

La Diputación General de Aragón asume que nadie

