
This is the **published version** of the bachelor thesis:

Massagué Vidal, Paula; Pedrayes Gullon, Luis, dir. Dumping Social, una realitat en el transport de mercaderies per carretera. 2021. 75 pag. (949 Grau en Dret)

This version is available at <https://ddd.uab.cat/record/244271>

under the terms of the  license



Universitat Autònoma
de Barcelona

Dumping social, una realitat en el transport de mercaderies per carretera

Estudio sobre el Dumping Social en el mundo del transporte de
mercaderies por carretera

Trabajo de final de Grado presentado por la alumna: Paula Massagué Vidal

Dirigido por: Luis Pedrayes

Grado de Derecho

Departamento de Derecho Mercantil

Presentación del trabajo: 14 de mayo de 2021

Resumen

El presente estudio tiene como finalidad analizar el fenómeno del dumping social en el sector del transporte de mercancías por carretera desde una perspectiva jurídica, entrando a estudiar la normativa estatal, la comunitaria y la de algunos de los países estrechamente vinculados a este hecho. Esta investigación se basará en el estudio del concepto de dumping social, la desprotección que sufre la parte débil de la relación laboral y en qué laguna o vacío legal se amparan las empresas que lo practican para no ser sancionadas. A su vez, se entrará a determinar la norma de conflicto aplicable, así como el enfrentamiento que se da entre principios básicos del ordenamiento jurídico comunitario. Para finalizar, se analizarán los aspectos sociales, económicos y profesionales que este fenómeno provoca, así como cuáles son las posibles soluciones que podrían darse.

Abstract

The purpose of this study is to analyse the phenomenon of *social dumping* in the road haulage sector from a legal perspective, and to examine State legislation, legislation of the European Union Community and some of the countries closely associated with this. This research will be based on the study of the concept of *social dumping*, the lack of protection suffered by the weak part in the employment relationship and in which loophole or legal vacuum companies that practice it protect themselves so as not to be penalized. Additionally, the applicable conflict rule will be determined as well as the confrontation between basic principles of the Community legal order. Finally, we will analyze the social, economic and professional aspects that this event causes, as well as what are the possible solutions that could occur.

Índice

1. [Índice](#)
2. [Abreviaturas](#)
3. [Introducción al sujeto estudiado](#)
4. [Exposición del trabajo](#)
 - 4.1 [El *Dumping social*, un fenómeno de competencia desleal en el mundo del transporte de carretera](#)
 - 4.2 [Análisis de la normativa interna en materia de transporte terrestre de mercancías en su vertiente mercantil, laboral y fiscal.](#)
 - 4.3 [Análisis de la normativa europea en materia de transporte terrestre de mercancías. ¿Tiene la UE mecanismos *antidumping* entre sus propios Estados Miembro?](#)
 - 4.4 [Análisis de la legislación mercantil y laboral en materia de transporte terrestre de mercancías y transportistas en Polonia y Rumania](#)
 - 4.5 [Comparativa de legislaciones. Identificación de puntos divergentes.](#)
 - 4.6 [Impacto social, económico y profesional del *Dumping Social*](#)
5. [Conclusiones](#)
6. [Bibliografía y webgrafía](#)
7. [Anexos](#)

2. Abreviaturas

- ❖ C.I.: Comercio Internacional
- ❖ CC Bcn : Resolución de 13 de marzo de 2020, por la cual se dispone la inscripción y la publicación del Convenio colectivo de trabajadores del sector de transporte de mercancías por carretera y logística de la provincia de Barcelona para los años 2011-2023 (código de convenio nº08004295011994)
- ❖ CNC : Comisión Nacional de la Competencia
- ❖ D 96/71: Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de diciembre de 1996 sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios.
- ❖ D.S. : *Dumping Social*
- ❖ EEMM : Estados Miembro de la Unión Europea
- ❖ ET: Real Decreto 2/2015, de 23 de octubre por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores
- ❖ IAE: Impuesto de Actividades Económicas
- ❖ IRPF: Impuesto sobre la Renta Física de las personas
- ❖ IS: Impuesto de Sociedades
- ❖ IVA: Impuesto sobre el Valor añadido
- ❖ LOTT : Ley 16/1987, de 30 de julio de Ordenación de los Transportes Terrestres
- ❖ R nº 3820/85 : Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo de 20 de diciembre de 1985 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera
- ❖ R nº561/ 2006 : Reglamento (CEE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de marzo de 2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera
- ❖ RD 1561: Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo
- ❖ RD 1635 : Real Decreto 1635/2011, de 14 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas

especiales de trabajo, en materia de tiempo de presencia en los transportes por carretera

- ❖ Resolución 13 de marzo : Resolución de 13 de marzo de 2012, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el II Acuerdo general para las empresas de transporte de mercancías por carretera (código de convenio nº99012735011900)
- ❖ RUE 2016/1036 : Reglamento de la Unión Europea 2016/1036 del Parlamento Europeo y del Consejo de 8 de junio de 2016 relativo a la defensa contra las importaciones que sean objeto de dumping por parte de países no miembros de la Unión Europea
- ❖ SMB : Salario mínimo bruto
- ❖ SMI : Salario Mínimo Interprofesional
- ❖ TFUE : Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
- ❖ UE : Unión Europea

3. Introducción al sujeto estudiado

El transporte es un sector importante de nuestra economía, tanto estatal como comunitaria. Es quien permite el intercambio de mercancías y pasajeros entre estados del mundo a través de cualquiera de sus modalidades. Así pues, se puede decir que el transporte juega un papel fundamental en un mundo global y guarda un lugar central en el día a día de muchas empresas, siendo una parte importante de sus beneficios, puesto que gracias a él, existe la posibilidad de llevar sus productos de un punto a otro en cuestión de horas o días.

Ahora bien, cabe destacar que no es un mundo aislado de fenómenos controvertidos. Esa inmediatez influye negativamente en la calidad de vida de los transportistas y el respeto de sus derechos laborales. La competencia desleal es un hecho que afecta a muchos ámbitos profesionales desde el inicio de los tiempos. El *Dumping social* ha crecido como otro tipo de competencia desleal hacía las empresas de transporte nacionales de alguno de los Estados Miembro de la Unión Europea que, diariamente, observan como empresas de otros estados se benefician de una legislación más laxa para de esta manera reducir notablemente los costes fijos que deben soportar. Lo peor de todo es que no se trata de una materia absolutamente contraria a la legalidad, lo que supone que sea difícil de identificar, perseguir y erradicar.

Con este estudio pretendo identificar este hecho, esclareciendo su significado, su fundamento y sus consecuencias; estudiar a qué legislación se acogen las empresas que lo practican y cuáles son los instrumentos y las soluciones que tanto nuestro estado como la Unión Europea han puesto en marcha para luchar contra él. Por eso, es necesario poner el foco en este sector, en las controversias que le afectan, la problemática que se le presenta diariamente en el ejercicio de sus funciones, la necesidad de que los estados y la Unión Europea luchen por erradicar un problema que no solo afecta a la economía de las empresas, sino también a los derechos laborales e incluso, a los Derechos Fundamentales de los transportistas.

Por todos estos motivos, el objetivo de este trabajo es hacer conocer cuál es el estado actual de una práctica desleal del mundo del transporte y esclarecer las diferencias legislativas entre estados propios de la Unión Europea y lo afectada que puede verse la economía general, así como propia de los empresarios transportistas de no encontrar una solución a dicha situación.

La metodología y estructura que se seguirá será, en primer lugar, una presentación del sujeto tratado, esclareciendo cualquier duda acerca de él y tratándolo desde los puntos de vista de las empresas practicantes y las empresas afectadas. Seguidamente, se llevará a cabo un análisis de la normativa mercantil y laboral española en materia de transporte terrestre de mercancías y los derechos de los transportistas así como, si existe normativa de nuestro estado para evitar o luchar contra el *Dumping social*. Un análisis de la normativa europea en el mismo sector y cuáles son los instrumentos recientes que han puesto en marcha para detectarlo. En cuarto lugar, serán escogidos dos países, Polonia y Rumania, donde se conoce que se lleva a cabo esta práctica y se estudiarán sus leyes y normas en materia de transporte terrestre de mercancías y transportistas con el fin de determinar cuáles son los beneficios que tienen las empresas de esos países en materia mercantil y laboral en comparación con España. Finalmente, se analizarán los impactos sociales, profesionales y económicos de este fenómeno y se completará con la explicación de las dos conclusiones centrales del trabajo, la existencia de un triple conflicto de derechos y la grave consecuencia en cuanto a la protección de los trabajadores y de sus condiciones laborales a causa de la indeterminación de ley aplicable.

4. Exposición del trabajo

4.1 El *Dumping social*, un fenómeno de competencia desleal en el mundo del transporte de carretera.

El *Dumping* es un hecho muy común en el comercio internacional actual. Tal y como lo define el Reglamento de la Unión Europea 2016/1036 del Parlamento Europeo y del Consejo de 8 de junio de 2016 (en adelante RUE 2016/1036) en su artículo 2 “*Se considerará que un producto es objeto de dumping cuando su precio de exportación a la Unión sea inferior, en el curso de las operaciones comerciales normales, al **precio comparable** establecido para un **producto similar en el país de exportación**”.* Es decir, el *Dumping* se trata de la venta de un producto a un país extranjero a un precio inferior al de producción o bien, a un precio inferior al de su mercado nacional.¹ Por lo tanto, partiendo de esta primera aproximación deben definirse los aspectos clave mencionados en el Reglamento citado:

- Artículo 2.1 Precio comparable: “*el valor normal se basará en principio en los precios pagados o por pagar, en el curso de operaciones comerciales normales, por clientes independientes en el país de exportación*”

- Artículo 1.4. Producto similar: “*un producto que sea idéntico, es decir, igual en todos los aspectos al producto de que se trate o, a falta del mismo, otro producto que, aunque no sea igual en todos los aspectos, tenga características muy parecidas a las del producto considerado*”

- Artículo 1.3. País de exportación: “*debiéndose entender como país de exportación el país de origen o bien, un país intermediario, excepto los productos transiten por el mismo país o bien, no exista precio comparable*”.

¹Reglamento (UE) et al. 2016/1036 relativo a la defensa contra las importaciones que sean objeto de dumping por parte de países no miembros de la Unión Europea

El objetivo de esta práctica es ganar cuota de mercado, asumiendo las pérdidas temporales que pueda suponer por debajo del precio de producción con el objetivo de expulsar a la competencia que no podrá afrontar esos precios, con el fin, de una vez haberse hecho con el monopolio de este, subir los precios (*Y. Montero et al. 2012*). De esta manera, puede observarse como el *Dumping* es una práctica de competencia desleal frecuente.

Ahora bien, el tema central alrededor del cual gira este trabajo no es el fenómeno mencionado en cuanto al comercio internacional sino su variante concerniente al transporte de mercancías por carretera, conocido como *Dumping Social* (en adelante D.S.). Este se produce cuando empresas conocidas como empresas buzón se benefician de una legislación más laxa y unos costes salariales y fiscales más bajos al resto de países de la UE pudiendo beneficiarse de unos márgenes entre coste y beneficio más favorables que el resto de empresas de transporte. Cabe destacar que el transporte de mercancías en su vertiente internacional o intracomunitaria es uno de los sectores del transporte que ofrece más beneficios a las empresas de transporte pero a la vez, también supone unos costes más elevados puesto que el gasto tanto en suministros, como el relativo al transportista no es el mismo que si realizase transporte dentro de un mismo país. Por lo tanto, las empresas buzón son aquellas empresas deslocalizadas puesto que se encuentran registradas en países donde no ejercen ninguna actividad pero cuya legislación laboral y fiscal es más laxa que en la de otros EEMM (*Autónomos en ruta et al. 2017*). Plasmándolo en un ejemplo, sería aquella empresa de transporte que pese a ejercer el 90% de su actividad en Bélgica, tiene su sede y está registrada en Rumania y por lo tanto, aplica esa legislación laboral con sus trabajadores y además, paga impuestos en función de ese país, no de Bélgica que tiene una normativa más dura.

Dentro de la Unión Europea, la mayor parte de las empresas buzón se encuentran registradas en los países de Europa del Este aunque operen sobretudo en los países de Europa Central. No es un hecho desconocido que mientras que, por ejemplo, en Bélgica el año 2020 el salario mínimo interprofesional (en adelante

SMI) era de 1593€, en Rumania era de 446€². De esta manera, se puede observar que mientras desde el punto de vista del trabajador trabajar en una empresa localizada en Rumania pero que opere con Bélgica es perjudicial, a nivel empresarial es beneficioso debido al ahorro en salario que esto supondrá.

“Según los últimos datos publicados, las empresas buzón controlan más de ¼ parte del transporte internacional con origen o destino en España. En las operaciones de cabotaje en España, estas empresas acaparan entre un 75% y 90% de las operaciones” (Autónomos en ruta et al. 2017)

En cuanto a quién lleva a cabo estas dos acciones, en el ámbito del comercio internacional, la legislación europea se ha centrado en los países exportadores externos a la UE. Esto se debe a que para los EEMM ya existe legislación y normas europeas que prohíben la competencia desleal entre el comercio comunitario y que impone graves sanciones para aquellos que lo vulnere. Por lo tanto, las nuevas normas europeas se centran en países extranjeros, donde China es uno de los estados más sancionados por las medidas antidumping (Y. Montero et al.2012). Ahora bien, sorprendentemente, en cuanto al D.S. este se centra mayoritariamente en la competencia desleal ejercida por estados mismos partícipes en la UE. Mientras que el *dumping* en el comercio internacional está prohibido en la Unión Europea excepto en situaciones de excedente de producción o que pueda demostrarse un beneficio para la UE de vender por debajo del coste de producción, el D.S. si bien es una práctica poco ética, no es ilegal puesto que se basa en esquivar una ley deslocalizando una empresa en un país con legislación más favorable. Por esta razón, la Unión Europea ha puesto en marcha instrumentos y mecanismos para luchar contra este fenómeno como es por ejemplo la *Alianza de la Carretera* y el *Plan de Inspección del transporte en carretera*, promovido por España (R. Arias et al.2017).

Resumiendo todo lo anteriormente explicado, se elabora este esquema:

²Remisión a Anexo 2

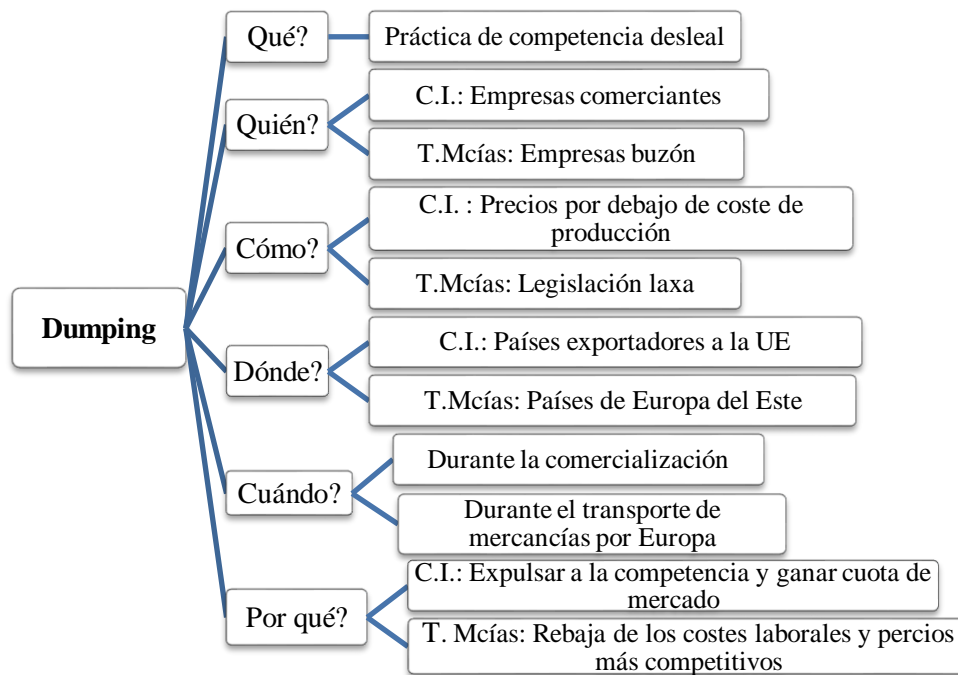


Figura 1. Esquema de archivo propio.

4.2 Análisis de la normativa interna en materia de transporte terrestre de mercancías en su vertiente mercantil, laboral y fiscal.

En el marco de las disposiciones comunes al transporte, el artículo 12 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante LOTT) establece que “conforme al artículo 38 de la Constitución Española, y de acuerdo con los principios generales recogidos en los artículos 3 y 4 de la presente Ley, el marco de actuación en el que habrán de desarrollarse los servicios y actividades de transporte es el de economía de mercado, con la obligación, a cargo de los poderes públicos, de promover la productividad y el máximo aprovechamiento de los recursos”³.

En la vertiente mercantil, la constitución de una sociedad debe atenderse en el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 julio por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital. Centrando el estudio en las sociedades anónimas y las sociedades limitadas, puesto que son las más comunes en este sector, las primeras se entienden formalmente constituidas mediante la

³Comisión Nacional de la competencia, 2007 “Trabajando por la competencia. Informe sobre fijación de tarifas mínimas en el transporte de mercancías por carretera”.

inscripción en el Registro Mercantil de la escritura pública de constitución, artículo 20. Estas requieren de una aportación de capital social mínimo de 60.000€, siendo desembolsado el 25% en el momento de constitución de la sociedad. En cuanto a las sociedades limitadas deben reunirse cuatro requisitos para entenderse válidamente constituidas. En primer lugar, obtener el certificado negativo de denominación social, aportar un capital mínimo de 3.000€, abrir una cuenta bancaria a nombre de la sociedad y depositar dicha cantidad y finalmente, presentar el DNI o NIF de los administradores y socios de la sociedad (*Delvylaw y finance et al.2021*). Una vez cumplidos, podrán constituir la sociedad en escritura pública e inscribirla igualmente en el Registro Mercantil para su validez.

Desde la perspectiva fiscal, las empresas inscritas y domiciliadas en España tributan en dicho país a través de impuestos directos e indirectos. Con carácter general, las sociedades españolas están sujetas a los siguientes impuestos (*Redacción APD et al.2018*):

- Impuesto sobre el Valor Añadido (en adelante IVA), con un tipo impositivo del 21%. Se trata de un tributo trimestral para aquellas empresas con un volumen de negocios inferior a 6 millones de euros, y mensual para las que superen dicha cifra
- Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (en adelante IRPF), trimestral para aquellas empresas con un volumen de negocio inferior a 6 millones de euros y mensual para las que lo superen y mediante el sistema de estimación directa se pagaría un 20% sobre la diferencia entre ingresos y gastos. Mediante estimación indirecta, se trataría de una cuota fija. En Cataluña, el tipo impositivo máximo es del 50%.
- Impuesto de Sociedades (en adelante IS), con un tipo impositivo general del 25% y de pago anual
- Impuesto de Actividades Económicas (en adelante IAE), se trata de un impuesto local que no se aplica a las empresas con un volumen de negocio inferior al millón de euros. Su tipo impositivo depende de la actividad que ejerza la empresa y la cuantía puede ser de determinación municipal, provincial o estatal (*GM Consulting,2021*).

A parte de estos tributos generales y obligatorios para todas las sociedades, cabe añadir que mensualmente deben abonar las cotizaciones a la Seguridad Social por sus trabajadores y los impuestos regionales y locales del lugar dónde estén ubicadas. Según los artículos 18 y 19 del Real Decreto 8/2015, de 30 de octubre ⁴ las empresas están obligadas a cotizar por los trabajadores a su cargo y el tipo y base imponible será el establecido por la Ley 11/2020, de 30 de diciembre de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021. La cantidad que la sociedad debe abonar a la Seguridad Social por sus trabajadores depende del tipo de contrato, el sector al que pertenezca la actividad, el régimen en el que esté contratado, y otros factores. Se entiende que dicha contribución por parte del empresario corresponde, aproximadamente, a un 30% del salario base del trabajador, a abonar mensualmente (*La información et al 2019*).

Finalmente, el ámbito más extenso es el laboral puesto que debemos abarcar tanto la normativa estatal, como sería el Real Decreto 2/2015, de 23 de octubre por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores (en adelante ET), el Real Decreto 1635/2011, de 14 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en materia de tiempo de presencia en los transportes por carretera (en adelante RD 1635), así como el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo (RD 1561). También hay que destacar la importancia de los convenios colectivos en el ámbito laboral, en concreto, la Resolución de 13 de marzo de 2012, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el II Acuerdo general para las empresas de transporte de mercancías por carretera (código de convenio nº99012735011900) (en adelante Resolución 13 de marzo) y la Resolución de 13 de marzo de 2020, por la cual se dispone la inscripción y la publicación del Convenio colectivo de trabajadores del sector de transporte de mercancías por carretera y logística de la provincia de Barcelona para los años 2011-2023 (código de convenio nº08004295011994) (en adelante CC Bcn).

⁴Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, 2016

En primer lugar, siguiendo un orden de general a especial, el Estatuto de los Trabajadores regula el salario así como el Salario mínimo interprofesional en sus artículos 25 y 26. En el año 2021, este se ha fijado en 950€⁵ mensuales (13.300€ anuales) más dos gratificaciones extraordinarias al año. Cabe tener en cuenta, que las condiciones salariales de los conductores profesionales vienen dictadas en 51 convenios colectivos provinciales. Por tanto, si el salario base medio se sitúa en los 950€ euros mensuales, habrá que añadirle el plus del convenio y de antigüedad del trabajador⁶. Por otro lado, la Resolución de 13 de marzo establece en su artículo 35 que el salario base “*Constituirá una retribución fija cuantificada en un convenio colectivo o, en su defecto, contrato individual, que el trabajador tendrá derecho a percibir cuando efectúe su prestación laboral de tiempo de descanso computables como de trabajo*”. Además, el siguiente artículo establece los complementos salariales que deben tenerse en cuenta para la definición del salario como son el complemento de antigüedad, el de puesto de trabajo, el de nocturnidad y el de cantidad o calidad de trabajo. Finalmente, el convenio colectivo de Barcelona establece que para los trabajadores de Grupo III⁷, el salario mínimo de conductores mecánicos y conductores correspondería a un total de 1.569€ y 1.468,80€, sucesivamente. Según lo establecido en el artículo 6, para el año 2021, las tablas salariales de 2020 se incrementan un 1,5%.⁸

En primer lugar, es remarcable la obligación de cumplimiento y respecto de los límites legales o reglamentariamente establecidos en cuanto a tiempo de conducción y descanso de los conductores que resulten de aplicación mencionada en el artículo 95 de la LOTT. El artículo 34 del ET establece que la duración de la jornada laboral, en primer lugar, es la pactada por convenio colectivo y en su defecto, un máximo de 40 horas semanales siguiendo un cómputo anual y entre el final de una jornada y otra deben transcurrir un mínimo de 12 horas. A su vez, la jornada máxima debe ser de 9 horas excepto si el convenio estipula otra cosa y para aquellas de más de 6 horas, debe otorgarse un descanso mínimo de 15

⁵ "SMI de España 2021", 2021

⁶"Este será el sueldo de los conductores profesionales en 2020", n.d.

⁷ Remisión a Anexo 3

⁸ Remisión a Anexo 4

minutos a los trabajadores. Por otro lado, la resolución de 13 de marzo, en su artículo 27, la jornada ordinaria será de 40 h semanales de promedio de cómputo anual, sin poder exceder de diez horas diarias. En su apartado segundo establece que el descanso entre jornadas debe ser de 9 horas siempre y cuando el trabajador pueda disfrutar durante la jornada de un descanso mínimo ininterrumpido de 5 horas. Seguidamente, en el artículo 28 se establece la jornada de trabajo de los trabajadores móviles se ajustará a lo establecido en el Reglamento (CE) 561/2006, que establece un período de conducción máximo de 9 horas con ciertas excepciones. Dicho reglamento será tratado en el punto siguiente. La resolución de 13 de marzo establece que la duración del tiempo de trabajo efectivo ⁹ no podrá superar las 48 horas semanales de promedio en cómputo semestral, sin que pueda exceder las sesenta horas semanales pero para lo establecido en descansos y tiempo de conducción sigue la normativa del Reglamento 561/2006. Cabe remarcar, que a su vez, establece la primacía de la normativa de los convenios colectivos de ámbito territorial como sería el caso del CC Bcn, cuyo desarrollo establece en el artículo 16 que *“La jornada laboral será de 39 horas y 30 minutos semanales de trabajo efectivo, de lunes a viernes. En aquellos casos en que la empresa y trabajadores establezcan, de común acuerdo, una jornada semanal de 40 horas efectivas, acordarán tres días de descanso retribuidos que podrán disfrutarse en la forma que libremente se pacte, teniendo derecho a un descanso diario de 20 minutos como mínimo”*.

Por lo tanto, se observa una rebaja de 30 minutos en aplicación del convenio colectivo en la provincia de Barcelona y un aumento en un día y medio de los descansos semanales en caso de jornada de 40 horas en comparación con el artículo 37 del ET que establece un descanso semanal mínimo de día y medio ininterrumpido. En cualquier caso, se respetarán, en todo caso, las condiciones más beneficiosas pactadas. En lo relativo a los descansos, el artículo 28.5 de la resolución de 13 de marzo establece lo siguiente *“Los trabajadores móviles que realicen servicios de transporte nacionales tendrán derecho a disfrutar en su domicilio al menos siete de cada doce descansos semanales. En caso de realizar transportes internacionales, tendrán derecho a disfrutar en su domicilio de cinco de cada doce*

⁹ Remisión a Anexo 5

descansos semanales. Si las necesidades del servicio impiden el cumplimiento de los mínimos, por cada descanso semanal que no pueda realizarse en el del trabajador, este devengará el derecho a un día laborable de permiso retribuido”.

Abordando la cuestión de las horas extraordinarias¹⁰, el ET establece que estas no podrán ser superiores a 80 al año (artículo 35) mientras que a su vez, la resolución de 13 de marzo si bien sigue el límite máximo anterior, fija la obligatoriedad de realizarlas por parte de los conductores a causa de la naturaleza de las actividades que realizan cuando estas hayan sido iniciadas antes del fin de la jornada laboral. El CC Bcn no establece un límite máximo pero sí determina la voluntariedad de su cumplimiento y la cuantía en la que estas deben ser satisfechas, que en ningún caso será inferior al concepto de hora ordinaria (*Artículo 17 del Convenio colectivo de Barcelona*).

Finalmente, atendiendo a la cuestión de las dietas y las vacaciones, en el ET, en el artículo 38, el período de vacaciones anuales retribuidas será el pactado por convenio colectivo o contrato pero en ningún caso, puede ser inferior a 30 días naturales. Período con el que coinciden tanto la resolución de 13 de marzo como el convenio colectivo de Barcelona, con la salvedad que este último determina un incremento de dos días en el caso en que las vacaciones no puedan ser disfrutadas entre Junio y Septiembre por razón del incremento de actividad. Y en relación con el régimen de dietas, la resolución de 13 de marzo establece que tienen derecho a dietas aquellos trabajadores que se vean obligados a almorzar, cenar o pernoctar y desayunar fuera de la localidad de su domicilio y estos representarán, salvo pacto en convenio colectivo de ámbito inferior, un 35%, un 25%, un 30% y un 10% sucesivamente del importe de la dieta. El Convenio Colectivo de Barcelona establece en su artículo 24 que las dietas TIR¹¹ empezarán a devengarse una vez cruzada la frontera española y hasta que la misma vuelva a cruzarse de regreso. Para aquellos trabajadores que salgan de su residencia habitual tendrán derecho a los siguientes gastos por dietas:

¹⁰ Remisión a Anexo 6

¹¹ Remisión a Anexo 7

Tabla 1		
Tabla extraída del Convenio Colectivo de trabajadores del sector de transporte de mercancías por carretera y logística de la provincia de Barcelona para los años 2011-2023, Anexo IV para el año 2021 (Página 48)		
	Dietas nacionales	Dietas TIR
Comida	14,81€	24,11€
Cena	14,81€	22,25€
Dormir	13,94€	20,77€
Desayuno	5,59€	8,53€
Total	49,15€	75,66€

Para terminar, cuando los gastos de estancia no excedan los 15€ diarios para los desplazamientos dentro del territorio español o 25€, en extranjero, los conductores de mercancías por carretera no deberán justificarlos (*GM Consulting, 2021*).

4.3 Análisis de la normativa europea en materia de transporte terrestre de mercancías. ¿Tiene la UE mecanismos *antidumping* entre sus propios Estados Miembro?

Antes de empezar a analizar la normativa concreta en materia de transporte terrestre comunitaria, es necesario referirse a los principios básicos y ordenadores de dicha materia establecidos en el Tratado de Función de la Unión Europea (en adelante TFUE). Son los principios de libre circulación de trabajadores (artículo 45) y la libre prestación de servicios (artículo 56) los que sirven como núcleo básico del desplazamiento de trabajadores por el seno de la UE así como el libre comercio entre EEMM, a su vez, complementados por los artículos 90 a 100 que regulan y fijan las pautas y directrices que deberán seguir los países adheridos a la UE en materia de transporte.

Seguidamente, en materia de ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera, aparece la Directiva 2002/15/CE, de 11 de marzo 2002 que impone ciertos mínimos referentes a la ordenación del tiempo de trabajo para garantizar condiciones adecuadas en cuanto a la salud y seguridad de los conductores. A su vez, esta directiva venía a complementar el Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo de 20 de diciembre de 1985 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (en adelante R nº3820), que posteriormente fue derogado por el Reglamento (CEE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de marzo de 2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (en adelante R nº561/2006), complementado por la anterior directiva. En mayo de 2017, la Comisión presentó el paquete legislativo “Europa en Movimiento” que incluía una propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica el R nº 561/2006 en lo que se refiere a requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales (*Europarl Europa et al.2021*).

Tal y como reconoce el artículo 15 del R nº 561/2006, los EEMM velarán porque los conductores sujetos a él gocen de una protección adecuada en lo que respecta a los tiempos de conducción permitidos y a las pausas y los períodos de descanso obligatorios.

La Directiva 2002/15/CE, en su artículo 4 determina que la duración media del tiempo de trabajo semanal no podrá superar las 48h, siendo ampliable hasta 60h si la duración media calculada sobre un período de cuatro meses no excede las 48h. En el siguiente artículo determina que los conductores o las personas que realicen actividades móviles de transporte por carretera no podrán trabajar más de seis horas consecutivas sin pausa, que en cuyo caso será de 30 minutos si la jornada laboral está en la seis y nueve horas o bien, de 45 minutos si supera las nueve horas. Con tal de evitar el incumplimiento de estas condiciones básicas, el artículo

11 impone el régimen sancionador determinado por cada EEMM, reconocido también en el artículo 19 del R nº561/2006¹².

Por otro lado, el R nº561/2006, aplicable al transporte por carretera de mercancías, cuando la masa máxima autorizada de los vehículos, incluido cualquier remolque o semirremolque sea superior a 3,5 toneladas, fija un período máximo de conducción diario de 9 horas, ampliable 1h no más de dos veces por semana.¹³ En el artículo 7 fija una pausa mínima de 45 minutos (seguida o bien, distribuible en dos pausas de 15 y 30 minutos) cuando se haya realizado un tiempo de conducción seguido de cuatro horas y media, excepto que después de ese tiempo el conductor realice un período de descanso. En relación a los descansos semanales y diarios, es el siguiente artículo el que determina su distribución. Los trabajadores deben tomarse un período de descanso diario en las 24h siguientes al final período de descanso diario o semanal anterior, que de ser superior a nueve horas pero inferior a once, tendrá la consideración de reducido, pudiendo tomar un máximo de tres descansos reducidos entre dos semanales. En conclusión, en el transcurso de dos semanas, los conductores deben realizar dos períodos de descanso semanal normal o un período de descanso semanal normal y reducido de al menos 24h. Cabe remarcar que según el artículo 9, sin perjuicio del devengo de las dietas, el conductor debe tener acceso a una cama o litera durante su período de descanso diario.

En el marco de una relación laboral internacional¹⁴, las reglas que rigen el contrato de trabajo quedan determinadas por el Reglamento Roma I, excepto en el caso en que dicha relación laboral se encuentre en el marco de un desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios, en cuyo caso es preferente la aplicación de la norma de conflicto (ley del Estado receptor) establecida en el artículo 3 de la Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de diciembre de 1996 sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios (en adelante D 96/71), por respeto al principio de especialidad. La mención a esta ley es importante porque

¹² Remisión a Anexo 8

¹³ Remisión a Anexo 9

¹⁴ Remisión a Anexo 10

de aplicarse exclusivamente el Reglamento Roma I el *dumping social* quedaría totalmente legitimado puesto que establece que en defecto de pacto, el contrato se regirá por la ley del país en el cual el trabajador realiza su trabajo habitualmente, no considerándose como lugar de prestación habitual del trabajo el que se realice en el marco de un desplazamiento temporal. Lo que deriva en la aplicación de la ley del lugar de origen.

De tal manera, lo que pretendía la D 96/71 era que en las materias listadas (entre las cuales están los períodos máximos de trabajo y períodos de descanso, salario mínimo y salud, seguridad e higiene de los trabajadores) en su artículo 3 fuesen de aplicación o se tuviesen en consideración las disposiciones legales, reglamentarias o administrativas así como los convenios colectivos o laudos arbitrales del EEMM receptor siempre y cuando estas fuesen más favorables a la del estado de origen, como por ejemplo en materia de salario mínimo que establece que “*A los fines de la presente Directiva, la noción de cuantías de salario mínimo mencionada en la letra c) del párrafo primero se definirá mediante la legislación y/o el uso nacional del EEMM en cuyo territorio el trabajador se encuentre desplazado*”. Esta directiva es aplicable a las empresas establecidas en un EEMM que, en el marco de una prestación transnacional, desplacen a trabajadores por su cuenta y bajo su dirección en el marco de un contrato celebrado entre la empresa de procedencia y el destinatario que opera en otro EEMM, siempre que exista una relación laboral.

Ahora bien, para que sea de aplicación esta Directiva es necesario que el desplazamiento reúna tres requisitos tal y como matiza el profesor GÓMEZ ABELLEIRA: 1) Mantenimiento de la relación jurídica laboral durante el tiempo de desplazamiento; 2) Carácter temporal limitado del desplazamiento; y 3) Vinculación estrecha entre el trabajo del trabajador desplazado y los servicios que el empleador del EEMM de origen presta al destinatario ubicado en el Estado de desplazamiento¹⁵. El defecto que se ha encontrado en dicha directiva es que determina un concepto jurídico indeterminado de su supuesto de hecho, “*el desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios*”, puesto que coge como referencia el período de un año pero no lo limita en el

¹⁵López García, 2018. *Ley aplicable al desplazamiento de trabajadores y dumping social en la UE*, p.14, “*Concepto de desplazamiento*”

tiempo, simplemente excluye aquellos desplazamientos inferiores a un mes¹⁶. En relación a esta cuestión, se observa la STSJ Galicia, de 20 de octubre de 2005, Rec. 4215/2005, FD 3º donde se estudió el caso de un contrato de desplazamiento internacional de trabajo con una limitación inicial de 5 años, lo que el tribunal, finalmente, consideró que ese período no podía considerarse como desplazamiento temporal al amparo de la Directiva 96/71.

Esta indeterminación puede parecer ser poco relevante pero no lo es en el marco de diferenciar cuándo se trata de una migración de trabajadores o bien de un desplazamiento, puesto que, mientras que la migración de trabajadores en la UE se fundamenta en la Ley 492/2011, el desplazamiento de trabajadores surge al amparo de la libre prestación de servicios que fundamenta la aplicación de la D 96/71/CE¹⁷. Con la intención de esclarecer conceptos y mejorar la aplicabilidad de esta norma, la Comisión Europea lanzó el 8 de marzo de 2016 un proyecto de reforma de la Directiva 96/71 donde proponía el establecimiento de la duración mínima y máxima de los desplazamiento en 6 y 24 meses, de manera que en todo aquel que exceda dicho tiempo, le será de aplicación el Reglamento Roma I. A su vez, pretendía cambiar el concepto de salario mínimo por el de remuneración que engloba todas las cantidades que son obligatorias legal o convencionalmente. Este proyecto fue publicado el 9 de julio de 2018 bajo el nombre de Directiva (UE) 2018/957 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de junio de 2018, que modifica a la Directiva 96/71/CE sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios.

La primera gran introducción destacable es el principio de igualdad tanto en el ejercicio de los derechos de los trabajadores como en la obligación de que se beneficien de las mismas condiciones que la de los trabajadores del lugar donde estén desplazados, todo ello derivado del conflicto del asunto *Laval* (STJCE 18 diciembre 2007, as. C-341/05, *Laval*, § 67). También ha sido modificado el concepto de salario por el de remuneración, como ya se ha mencionado y se ha

¹⁶Artículo 3.4 de la Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de diciembre de 1996 sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios

¹⁷López García, 2018. “*Ley aplicable al...*”, p.43

establecido un período máximo al desplazamiento de los trabajadores de 12 meses, ampliables 6 más según el caso, de manera que de superar dicho período, el trabajador desplazado se podrá considerar plenamente integrado en el mercado del lugar de acogida. Además, se añade la acumulación de períodos de desplazamiento en los casos de reemplazo de trabajadores desplazados para evitar así el fraude a la normativa. Ahora bien, esta directiva no es aplicable al sector del transporte internacional por carretera, hecho que, según el Considerando 15 siguen quedando bajo la tutela del Paquete de Movilidad.

Finalmente, como se ha mencionado *ad supra*, el sector del transporte está fundamentado en unos principios de libre circulación de trabajadores y libre prestación de servicios. Esto comporta la contraposición de dos derechos, los de los trabajadores razonados como imperiosa necesidad y las libertades enmarcadas en el TFUE. Por esta razón, el STJCE, a raíz del asunto *Viking* (STJCE 11 diciembre 2007, as. C-438/05, *Viking*, § 90) fundó jurisprudencia sobre en qué ocasiones las razones de imperiosa necesidad pueden justificar la restricción de las libertades fundamentales y determinó que solo podía ser así cuando los derechos de los trabajadores se viesen comprometidos o gravemente amenazados. Además, exigió un examen de proporcionalidad adicional de la medida y el agotamiento de todas las vías menos restrictivas previas.¹⁸

Uno de los instrumentos que, actualmente, se utilizan para llevar el control sobre la conducción y los descansos de los conductores son los tacógrafos. Se trata del aparato dedicado al control de los tiempos de conducción y descanso de los conductores que deben llevar instalado en los vehículos dedicados al transporte público por carretera.¹⁹ En primer lugar, fue el Reglamento (CE) nº3821/98 del Consejo de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, modificado posteriormente por el Reglamento (CE) nº2135/98 del Consejo de 24 de septiembre, donde se establecían las normas, funcionamiento y directrices a seguir en cuanto al uso y control de los tacógrafos. Seguidamente, ha sido Reglamento nº561/2006 el que ha modificado los dos

¹⁸López García, 2018. “*Ley aplicable al...*”, p.36 + STJCE, 11 de diciembre de 2007, as. C-438/05, *Viking*, 90.

¹⁹Definición RAE

reglamentos *ad supra* y ha introducido el tacógrafo digital. La mención a este aparato se observa en el artículo 10 del R nº561/2006 que determina la obligación de respeto y cumplimiento del Reglamento nº3821/85, así como la obligación por parte de las empresas de transporte de dotar sus vehículos con el instrumento de control establecido en el reglamento anterior. A su vez, el artículo 19 apartado cuarto regula la obligación de los EEMM de establecer un régimen sancionador para todos aquellos infractores de las reglas relativas al tacógrafo y a los tiempos de conducción, así, como el registro y uso de este. Para terminar, la LOTT en su artículo 148 hace referencia a la obligación por parte de los vehículos destinados a la realización del transporte por carretera “*de instalar y llevar en funcionamiento el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso, así como el limitador de velocidad, y otros mecanismos de control en los casos en los que se exija reglamentariamente o resulte obligatorio de conformidad con las disposiciones contenidas en los convenios internacionales suscritos por España o en la normativa directamente aplicable en la Unión Europea*”.

Frente a esto, algunos EEMM decidieron poner en marcha, en el año 2016, la conocida “Alianza Europea por la Carretera” formada por Francia, Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, Italia, Luxemburgo, Noruega y Suecia que tiene como objetivo promover medidas que permitan a los conductores conciliar su vida profesional y privada, así como intensificar los controles, incrementar el control y la investigación de las empresas buzón y los fraudes con el tacógrafo.

Es remarcable la aprobación y publicación del Paquete de movilidad europeo de transportes el pasado 31 de julio de 2020 que introduce significantes modificaciones y mejoras en el mundo del transporte y de los derechos y condiciones laborales de los conductores. Pese a que no será de aplicación inmediata, sino progresiva, su principal objetivo se basa en tres hechos, que a continuación se mencionarán. En primer lugar, se pretende establecer un salario mínimo para los conductores dedicados al transporte internacional o cabotaje fijado en función del país en el que realicen el transporte o servicio, no el de origen. Además, todas las empresas deberán demostrar tener actividad real en el EEMM donde estén domiciliadas. Es una primera gran medida para luchar contra el *dumping social* puesto que este tiene como importante efecto el cobro de

salarios más bajos fijados en función del país de origen donde empresas están domiciliadas sin ejercer actividad efectiva en ese estado. También, esta directiva sobre el desplazamiento de los trabajadores les obligará a volver a su hogar cada ocho semanas. Dichas medidas no entrarán en vigor hasta marzo de 2022. Seguidamente, se pretende regular el acceso al mercado de transporte con la imposición del tacógrafo analógico para transportes internacionales con vehículos de entre 2,5 y 3,5 toneladas. Esta medida entrará en vigor en junio de 2022. Así mismo, se regularán los tiempo de conducción y descanso que permitirán dos períodos de reducidos consecutivos cuando se tomen al menos cuatro períodos de descanso semanal, de los cuales dos deberán ser normales, en las cuatro semanas siguientes. Aun así, seguirá manteniéndose la prohibición de pasar el descanso obligatorio semanal en la cabina del camión (*Transporte Internacional et al 2020*).

Finalmente, y como dato informativo, es destacable que las multas por infracción de cualquiera de las normas citadas hasta el momento pueden ascender hasta una cuantía de 240.000€ (*WebTrans et al.2019*).

4.4 Análisis de la legislación mercantil y laboral en materia de transporte terrestre de mercancías y transportistas en Polonia y Rumania.

Uno de los objetivos de este trabajado es comparar las legislaciones de algunos países donde las empresas buzón se ubican y así poder observar qué beneficios consiguen. Por esa razón, se han elegido dos países de Europa del Este, Rumania y Polonia y se ha llevado a cabo un estudio superficial de algunos aspectos de sus ordenamientos jurídicos.

En primer lugar, empezando por Rumania, la *HOTĂRÂRE nr. 4 din 13 ianuarie 2021 pentru stabilirea salariului de bază minim brut pe țară garantat în plată* (Decisión nº4 de 13 de enero de 2021 para establecer el salario mínimo bruto (en adelante SMB) por país garantizado en pago) remite a su Código de Trabajo

llamado *Codul Muncii*, en concreto al artículo 164 para el establecimiento del salario base que es de 2.300 lei²⁰ al mes para un promedio de trabajo de 169,33 horas mensuales, lo que haría unos 13,583 lei la hora. Traducido en euros, se trataría de un salario base de 470,97€ mensuales, lo que haría unos 2,78€ la hora²¹. El apartado segundo del anterior artículo establece la prohibición de contratación por un salario inferior al salario básico mínimo.

En referencia a la duración de la jornada laboral, el artículo 112 del *Codul Muncii* establece una jornada laboral de 8h diarias y 40h semanales. Seguidamente, el artículo 114 establece una jornada semanal máxima de 48h con las horas extraordinarias incluidas y sigue diciendo que excepcionalmente puede extenderse más de 48h siempre y cuando el promedio en 4 meses no supere los 48h semanales. El siguiente artículo determina que ciertas actividades profesionales pueden ver su jornada ampliada o reducida pero siempre con la obligación que el trabajo diario de 12 horas debe ir seguido de un descanso de 24 horas (*Codul muncii*).

La *Ordinr. 1058 din 19 octombrie 2007* trata sobre la actividad de control de los períodos de conducción, pausas y períodos de descanso de los conductos y del uso de los dispositivos de registro de su actividad y específica que en dicha materia debe seguir las directrices del Reglamento (CE) nº 561/2006 y de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento y del Consejo, de 15 de marzo de 2006 sobre las condiciones mínimas para la aplicación del Reglamento (CEE) nº 3820/85 y el Reglamento del Consejo (CEE) nº 3821/85²².

En referencia a los impuestos a los que debe hacer frente una empresa sita en Rumania, están los siguientes (*Chronos and Parthers et al 2019*):

- Impuestos a las ganancias, con un tipo impositivo del 16%, tributan por los beneficios obtenidos

²⁰ El Leu es la unidad monetaria oficial de Rumania.

²¹ *HOTĂRĂRE nr. 4 din 13 ianuarie 2021 pentru stabilirea alariului de bază minim brut pe țarășaran tatîn plată*, 2021

²² *ORDIN nr. 1.058 din 19 octombrie 2007 (*actualizat*) pentru aprobarea Normelor metodologice privind activitatea de control al respectării perioadelor de condu cere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto și al utilizării aparatelor de înregistrare a activității acestora*, 2017)

- Impuesto sobre la renta para microempresas con un tipo impositivo del 1% para empresas con al menos un empleado y del 3% para empresas sin empleados, en el que se paga el impuesto sobre la renta y no el beneficio si la renta obtenida en el año anterior no supera los 1.000.000€
- IVA, con un tipo impositivo del 19%
- Impuesto sobre la renta, con un tipo impositivo del 10%
- En cuanto a contribuciones sociales, las adeudadas por el empleado tributan al 45% y las adeudadas por el empleador al 2.25%
- Impuesto sobre los edificios propiedad de personas jurídicas, con un tipo impositivo de entre el 0,08 y el 0,2% del valor de los edificios

La última vez que se revisó el SMB en Polonia fue el 1 de enero de 2021, sufriendo un leve aumento de 2021 donde estaba en 2.600zł a 2.800zł, lo que, traducido a euros, sería, en el año 2021, 604,50€ de SMB (*Czerwona Skarbonka et al.2021*). Sin entrar aun en la legislación específica de transporte por carretera, el artículo 129.1 del *KODEKS PRACY* (Código de Trabajo de Polonia) establece que “*El tiempo de trabajo no podrá exceder de 8 horas diarias en una semana laboral de 5 días. Por tanto, un promedio de 40 horas semanales en un período de 4 meses*”.

Entrando en la regulación específica del transporte por carretera, en primer lugar, se encuentra la *Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (t.j. Dz. U. z 2012 r.poz.1155, z późnzm)* (Ley de 16 de abril de 2004 sobre el tiempo de trabajo de los conductores). Esta ley regula, en su artículo primero, el tiempo de trabajo de los conductores, así como las obligaciones de los empresarios en el ámbito del transporte por carretera, las normas aplicativas a los períodos de conducción, pausas y descanso, basado en los conceptos del R561/2006.

Tal y como establece el artículo 11.1 el tiempo de trabajo de los conductores no puede exceder las 8 horas diarias en media de 40 horas semanales de 5 días. El tiempo de trabajo debe incluir una pausa de 15 minutos cuando éste sea de al menos 6 horas, a tenor del apdo. tercero del artículo 10. Seguidamente, el artículo 12 menciona las horas extraordinarias que no podrán exceder de 48 horas en promedio por un período de 4 meses, pudiéndose ampliar a 60h, siempre y cuando

el tiempo medio no supere las 48h en promedio de 4 meses. En el siguiente artículo establece que cuando el trabajo no exceda las 9 horas, el conductor tendrá derecho a al menos 30 minutos de descanso y en caso de excederlas, de al menos 45 minutos.

En relación al descanso entre jornadas laborales, el artículo 14 establece que debe haber como menos un descanso ininterrumpido de 11 horas diarias y semanalmente, el conductor tiene derecho a al menos 35 horas de descanso ininterrumpido. En caso de trabajo nocturno, la jornada laboral diaria no puede exceder las 10 horas según el artículo 21. Finalmente, el artículo 31 establece que “*el tiempo de conducción diario desde el final de un período de descanso diario hasta el comienzo del siguiente período de descanso diario o entre un período de descanso diario y un período de descanso semanal no podrá exceder las 10 horas. El tiempo de conducción semanal acumulativo no excederá de 60 horas y en las dos semanas consecutivas de 90 horas. El período de descanso semanal comenzará a más tardar al final de los seis períodos de 24 horas a partir del final del período de descanso semanal anterior*”.

Para terminar, es preciso decir que Polonia tiene gran cantidad de leyes y normas relacionadas con el transporte por carretera, así como el uso de los tacógrafos digitales y su control y el régimen sancionador como son *Ustawa z dnia 6 wrzesnia 2001 r.o transporcie drogowym* (Ley de 6 de septiembre de 2001 sobre transporte por carretera), *Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Ley de 20 de junio de 1997, sobre circulación por carretera), *Ustawa z dnia 15 listopada 1984, r. – Prawo przewozowe* (Ley de 15 de noviembre de 1984 sobre transporte), *Ustawa z dnia lipca 2018 r.o tachograf a chcyfrowych* (Ley de 5 de julio de 2018 sobre tacógrafos digitales) y la *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnialistopada 2010 r. zmieniajace rozporzadzenie w sprawie czestotliwosci pobierania danych z tachografow cyfrowych i kart kierowców oraz warunków przechowywania tych danych* (Ordenanza del Ministro de Infraestructura de 5 de noviembre de 2010 por la que se modifica la ordenanza sobre la frecuencia de descarga de datos de tacógrafos digitales y tarjetas de conductor y las condiciones para almacenar esos datos. En cuanto al régimen sancionador, este será mencionado en anexos a través de la *Rozporządzenie*

Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2010 r. w sprawie systemu cen i kosztów podmiotu w zakresie przewozu drogowym w zakresie siewy stopo wanianaru széndoty czacychc zasu prowa dzeniapojazdu, obowia zkowych przerw i czasuo dpoc zynku kierowców (Ordenanza del Ministerio de Infraestructura de 15 de abril de 2010 sobre el sistema de evaluación de riesgos de las entidades proveedoras de transporte por carretera en relación con las infracciones del tiempo de conducción, pausas obligatorias y tiempos de descanso de los conductores).²³

En cuanto al ámbito fiscal, en Polonia, el Impuesto sobre la renta, se tributa con un tipo impositivo del 17% en caso que los ingresos del año fiscal sean inferiores a 85.528zł (= 18.465,01€) o bien, del 32% + 14.539,76zł (= 3.139,05€) cuando los ingresos sean superior a la anterior cifra. En cuanto al IVA, que es un impuesto sobre el volumen de negocios, también tienen tres tipos impositivos, el 23%, el 8% o el 5%, tributando las empresas de transporte al 23%. Ahora bien, como salvedad, está el transporte internacional que tributa al 0% de IVA. Finalmente, hay otros impuestos como serían el Impuesto sobre la propiedad que es determinado anualmente por el órgano ejecutivo y el Impuesto sobre Transacciones de Derecho Civil (*Poradnik przedsię biorcy et al.2021*).

4.5 Comparativa de legislaciones. Identificación de puntos divergentes.

Empezando por la vertiente fiscal, es evidente que Rumania es, de los tres estados comparados, el que, pese a tener los mismos y alguno propio, tiene unos tipos impositivos más bajos. Analizando impuesto por impuesto, en el Impuesto sobre la Renta, España se situaría en cabeza excepto, en el caso de las grandes empresas con grandes beneficios en Polonia, donde está alcanzaría un tipo impositivo del 32%, diferenciándose en 22 puntos del de Rumania. Sorprendentemente, en cuando al IVA, Polonia se sitúa en lo alto, superando a España en un 2%, siguiendo Rumania en cola con un 4% menos que la primera. Finalmente, otros factores comparables serían el Impuesto de Sociedades y el de ganancias en

²³Remisión Anexo 12

Rumania, que tendrían bases imponibles parecidas, estando España un 9% por encima del país de Europa del Este. Y finalmente, en cuanto a contribuciones a la SS, mientras que en España, la contribución de las PYMES se sitúa en un 78%, en Rumania se encontraría en un 47,5% aproximadamente. Junto con estos factores, la otra gran diferencia entre países que se observa se da en el salario mínimo base, donde situando los 950€ de España en cabeza, el SMB de Polonia representa un 63,63% de este y el rumano un 49,53%. Es decir, los ciudadanos rumanos cobran menos de la mitad de lo que cobra uno español y en Polonia, se cobra un 40% menos. Dichos datos sin tener en cuenta, que por acuerdos convencionales, en España los conductores cobran hasta 3 veces más que el SMB de Rumania.

Por lo tanto, estos serían los dos factores donde más notoria divergencia se observa entre los distintos países clasificándolos según el beneficio para las empresas (dentro del factor del D.S.), de menos a más beneficiosos: España > Polonia > Rumania.

Sin embargo, en los tiempos de conducción, descansos semanales y pausas diarias, en los tres estados se observa una gran influencia de la legislación comunitaria puesto que las cantidades determinadas de tiempo de conducción, descanso y pausas están todos fundamentados en los parámetros ya mencionados del artículo nº561/2006.

Llegados a este punto, es necesario hacer un breve resumen de los tres puntos observados hasta el momento. Lo más relevante es, que una vez analizados todos los elementos pertinentes y relativos al transporte de mercancías por carretera así como los aspectos laborales más importantes se deduce, de nuevo, la misma conclusión que en la introducción de este estudio; el fenómeno del *Dumping Social* tiene su fundamento meramente en aspectos económicos puesto que mientras que en España la cantidad de impuestos y el simple SMB es superior, es evidente que las empresas preferían domiciliarse en un país donde, no solo los impuestos a pagar son remarcablemente inferiores, sino que el simple SMB representa la mitad que el español. De dicha conclusión se hace latente la necesidad de regulación europea en este aspecto así como el impacto que en la

calidad de vida y los derechos laborales de los trabajadores, y en materia de competencia, puede tener este hecho. Factores que serán tratados a continuación.

4.6 Impacto social, económico y profesional del *Dumping Social*

En este punto se pretende analizar el fenómeno central de este estudio desde una perspectiva más social, es decir, en qué se ven realmente afectados los conductores junto con las medidas que los estados pretenden implementar para darle solución; así como desde el punto de vista de las empresas españolas en su conjunto y finalmente, el impacto económico que tiene el *DS* en los estados, sobretodo, en España.

En primer lugar, la profesión de conductor de camión ya es de por sí un oficio físico que conlleva un importante desgaste a nivel físico y psicológico de estos puesto que no solo deben conducir durante muchas horas seguidas diariamente el camión y los períodos de espera que las cargas a veces suponen, sino que además, en ocasiones deben cargar ellos mismos las mercancías que pueden llegar a ser muy pesadas e incluso también, el lugar de descanso que la misma cabina proporciona no es más que una cama de no más de 80cm, no tan cómoda como se puede creer. Todos estos hechos, tal y como remarca Claudia Narocki en un artículo publicado en *Por experiencia (B.Chulvi et al.2019)*, hacen que los transportistas se enfrenten a ciertas patologías laborales como serían las siguientes:

- Realización de las comidas, pausas y descansos dentro del vehículo o en torno a este puesto que bien, las dietas son insuficientes para que puedan hacerlo en otro lugar bien porque también se les impone el deber de guardia y custodia de la mercancía
- Además, se encuentran expuestos a niveles de vibración en todo el cuerpo así como niveles de ruido tanto de la carretera como en las operaciones de carga y descarga

- Se encuentran expuestos a sustancias químicas, radioactivas o riesgos biológicos, en los casos de los conductores de mercancías peligrosas así como la propia contaminación surgida del propio humo del camión y los combustibles.

Algunos de los ejemplos del fenómeno de *Dumping social* serían el mostrado en un reportaje de la BBC el año 2017 donde se muestra la situación de un conductor que transportaba mercancía de una famosa empresa de muebles. Este se trataba de un nacional rumano que trabajaba para la sucursal eslovaca de una empresa de transporte noruega que percibía 444€ mensuales, salario mínimo de Eslovaquia, un país en el que nunca había trabajado. Finalmente, el protagonista del documental explicaba cómo debido a su situación no puede pagarse el alojamiento en una pensión u hostel por lo que debe residir en la cabina del camión diariamente. Es destacable, que pese a que en Noruega no existe un salario mínimo, los conductores en el sector del transporte pueden llegar a cobrar 154,57kr por hora, lo que serían 15,38€/hora, dando un salario mensual de 3.691,2€ (B.Chulvi et al.2019).

“Resumió su situación con una frase: “La cabina es como una jaula y yo como un pájaro encerrado”. (B.Chulvi et al.2019)

Como esta situación pueden observarse muchas más. Otra por ejemplo, es la que denunció la cadena *Euronews* donde mostraba la situación de unos conductores filipinos contratados por una empresa domiciliada en Letonia pero con un gerente residente en Suecia. Estas personas se encontraban cobrando un salario de 670€ más 20€ diarios de dieta durante un período de 11 meses en la cabina del camión para luego volver a su país de origen durante un mes y así, ahorrarse de abonarle lo correspondiente por las vacaciones legalmente establecidas (*Autónomos en ruta et al.2020*).

Es por eso, que frente a esta situación la Comisión Europea impulsó el Paquete de Movilidad que según esta *“Se trata de un conjunto de normas que mejorará la regulación del acceso a la profesión de transportista, las condiciones sociales y laborales de los conductores, sus tiempos de descanso y conducción y otras*

circunstancias relacionadas con el control administrativo de esta actividad” (B.Chulvi et al.2019). Entre las medidas que pretendía acordar, tal y como ya ha sido mencionado, se encontrara el hecho de declarar las bases de los vehículos así como establecer que sean las condiciones del país de acogida el que marque la retribución salarial (*Autónomos en ruta et al.2020*). Ahora bien, en el año 2017 cuando se presentó esta, el en aquel momento Ministro de Fomento, Iñigo de la Serna mostró su desacuerdo con él debido a que se consideraba perjudicial para los países periféricos como España puesto que para estos desplazarse al centro de Europa conlleva costes superiores a los de otros países más céntricos. Tal y como establece Europapress “*La Comisión Europea quiere que si un conductor opera más de tres días seguidos en un EEMM en donde las condiciones salariales y laborales son mejores que las de su país de contratación su empresa le aplique esas condiciones más ventajosas”.* (*Europa Express 2018*). Frente a esto, España solicitaba elevar el período de 3 días a 7 para no perjudicar así los países que se encuentran en situaciones más alejadas del centro del continente, además de que las operaciones de cabotaje se lleven a cabo sin límites, en contraposición a la propuesta de Bruselas de reducirlo a un período de cinco días²⁴. Otra medida que pretendía acordar el Paquete de Movilidad es un período de referencia de 4 semanas para la distribución de los descansos, lo que supone que los conductores deberán trabajar 3 semanas con 2 días de descanso, en lugar de trabajar 2 semanas y descansar 3 días, como sucedía en aquel momento. Finalmente, otro cambio que estaba sobre la mesa era el tiempo de descanso de los conductores en la cabina del camión; mientras que el Reglamento 561/2006 establecía un total de 12 días, la propuesta pretendía modificarlo sin límite temporal alguno.

Con la finalidad de luchar también contra el fenómeno del *dumping social*, las asociaciones sindicales europeas de transporte, como por la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) y la Federación Europea de Transportes (EFT) han iniciado el movimiento “*Stop Dumping. FairTransport*”.



Ilustración 1. Imagen extraída de <https://bit.ly/3w0qCUX>

Atendiendo a una vertiente más profesional centralizada en las empresas del sector, la reducción de costes sociales derivados de lo anteriormente mencionado se da en dos aspectos: un aspecto privado que tiene que ver con la reducción de salario de los conductores y otro público que va ligado a las cotizaciones e impuestos con el estado de domiciliación. Estas reducciones en costes por parte de las empresas desleales supone que, cada vez más, las empresas españolas incapaces de luchar contra los costes que estas imponen y sin encontrar una solución eficaz por parte del estado o de la UE, se ven obligados a dos hechos, uno abaratar más sus precios sin conseguir ningún tipo de beneficio, simplemente no ser expulsados del mercado o bien, unirse al factor del *dumping social* agravando de esta manera más la situación del transporte. Esto es así puesto que *“la deslocalización del transporte en España es tan grave que el 25% del transporte internacional español es realizado por empresas de países del Este europeo, teniendo en cuenta que sus costes laborales son ocho veces inferiores a los que tiene una empresa en España” (Fenadismer et al.2016).*

De todas formas, es necesario precisar que el hecho de que exista el *dumping social* no conlleva obligatoriamente que las empresas que lo practican realizan sus servicios por un precio debajo del coste o bien, por debajo del “acordado” por la profesión. En todo caso, es un hecho que debe analizarse caso por caso atendiendo a la ley aplicable a la relación laboral. Ahora bien, sí es cierto que algunas

sociedades utilizan estos “ahorros” en gastos sociales para permitirse bajar el precio de sus servicios y así, conseguir más ventaja y menos competencia. Es en este punto, cuando a raíz de un hecho injusto y desleal, una empresa aprovecha para vender por debajo de coste con la intención de expulsar competencia del mercado y ganar más cuota cuando se presentan las prácticas de competencia desleal dentro del sector. Llegados a este punto, diversas asociaciones de transportistas españoles han demandado el establecimiento de unas tarifas de precio mínimas para que no se puedan ofertar servicios por debajo de estas sin ser sancionados, hecho que actualmente no es contrario a la norma.

Frente a esta cuestión, se presentó ante la Comisión Nacional de la Competencia una solicitud para que elaborase un informe relativo a la fijación de tarifas mínimas en el transporte de mercancías por carretera (*Comisión Nacional de la Competencia et al.2007*). La conclusión de la Comisión fue dicho establecimiento de una tarifa de precios mínimos no era viable ni legal ni económicamente por tres razones.

En primer lugar, no constituía una infracción sancionable a tenor de la Ley 3/1991, de Competencia Desleal puesto que estaba sancionaba los supuestos de competencia desleal, es decir, aquellos en los que el operador con más peso en el sector con sus actuaciones pretende expulsar a la competencia del mercado de manera injusta y así ganar más cuota de mercado. No sería sancionable puesto que la CNC determinó que eran, precisamente los transportistas más pequeños (que reclamaban el establecimiento de la tarifa de mínimos) los que a su vez realizaban la venta a pérdida con el fin de no ser expulsados del mercado puesto que pese que vendiendo el servicio así no generaban beneficio, tampoco salían del mercado porque no podían hacer frente a los gastos que ya tenían. Por lo tanto, la Comisión consideró que no era sancionable el hecho de los operadores con menos cuota de mercado abaratasen sus servicios por el simple hecho de seguir funcionando.

Por otro lado, el establecimiento de una tarifa de precios mínimos vulneraría el sistema de libre competencia del mercado así como contrario al artículo 38 de la Constitución Española que reconoce la libertad de empresa en el marco de la economía de mercado. A su vez, también sería contrario a la normativa

comunitaria sobre la regulación del mercado. Por otro lado, la CNC defendía que tampoco era una medida viable desde una visión económica por el hecho de que *“El precio libre es una institución básica de la economía de mercado. Deben ser las partes – cliente y oferente – los que decidan sobre el precio. Debe dejarse que la sociedad resuelva esto y el Estado, salvo razones muy fundadas, debe quedar al margen. La intervención sobre los precios que se propone resulta en una distorsión del mercado especialmente dañina por su propio carácter de establecimiento de mínimos”* (Comisión Nacional de la Competencia et al.2007). En una economía liberalizada como la nuestra en la que el mercado se basa en un principio de libre prestación de servicios, la intervención del Estado en los precios de este debe atender a un triple criterio de necesidad, proporcionalidad y eficacia, criterios que según la Comisión, en su informe, no se ven cumplidos puesto que generará más pérdidas de eficiencia productiva y dinámica ya que impide la competencia entre operadores en cuanto a la cuestión principal del servicio que es el precio; es desigualitaria puesto que no defendería de igual manera otros sectores afectados por la subida del precio del combustible también. Es ineficaz ya que el establecimiento de un precio mínimo no evitará que los operadores cesen en su poder negociador con los clientes. De la misma manera, tampoco es proporcional puesto que existen maneras menos restrictivas de ajustar la oferta y finalmente, frena de grave manera la liberalización del mercado y la economía.

5. Conclusiones

Una vez expuestos todos los argumentos desde los máximos ámbitos posibles se extrae una importante conclusión, la existencia de un conflicto entre tres de los más importantes principios tanto de nuestra normativa nacional como comunitaria. El fenómeno del *dumping social* encuentra su existencia en un hecho mucho más profundo que el mero ahorro en costes sociales a costa de los trabajadores, sino que versa sobre un constante conflicto entre los principios de libre prestación de servicios ligado con la protección de la competencia leal establecidos en los artículos 38 de la Constitución Española y 101, 67, 91 y 94 del Tratado de Funcionamiento de la UE y la protección de los derechos de los trabajadores, regulados de igual manera, en el artículo 35 de la norma suprema española y el 45 del Tratado que rige la Unión.

Por lo tanto, la pregunta obvia ante este conflicto es la siguiente ¿Qué principio debe primar? ¿Cuál se considera más importante? ¿Pesa más la economía común o las condiciones de derecho social?

Bien, ante estas cuestiones es necesario entender que, sí simplemente en el ámbito del desplazamiento de los trabajadores en el seno de la UE hubiese una claridad en la determinación de la norma aplicable y las medidas o sanciones que esta impusiera por su vulneración podría acercarse más a la respuesta de que deben prevalecer los derechos de los trabajadores por encima, aunque sea una mínima superioridad, de la libre prestación y la libertad de mercado. Ahora bien, como ha sido relatado *ad supra*, en este sector existen dos posibles normas aplicables, el Reglamento Roma I y la D96/71, con leves matices entre ellas. El problema principal nace en que en aquellos ámbitos en los que debe ser aplicada la directiva, esta no recoge ninguna consecuencia jurídica más allá de su propia exclusión y dejarlo en manos del reglamento. Esta vaguedad ocasiona que, pese a que los estados intentan prevenir el D.S, se encuentren obstaculizados en encontrar medidas que lo frenen debido a que la norma de conflicto, al remitirse a leyes aplicables de distinta naturaleza no armonizadas, produce soluciones jurídicas desiguales en función del Estado que se trate, como bien pudo derivarse

del asunto *Laval*, en el que el TJUE declinó la solicitud de unos trabajadores desplazados en Suecia la aplicación de su salario mínimo puesto que este no se encontraba regulado en una de las normas contempladas por la Directiva 96/71. Si bien es cierto, gracias a la jurisprudencia del TJUE y la función de las asociaciones sindicales se ha dado algunos pasos más en la lucha contra el *dumping social*, a pesar de que sigue sin ser suficiente.

En resumen, a pesar de que tanto la Directiva 96/71 como el Reglamento Roma I han pretendido legislar en el ámbito del desplazamiento de trabajadores para garantizar unas condiciones mínimas de trabajo, sin que se viese desnaturalizado el principio de libre prestación de servicios, el TJUE no ha obtenido éxito en no hacer prevalecer esta última por encima de los derechos de los trabajadores, como puede entenderse del asunto *Viking* haciendo insuficientes todas las medidas de lucha contra el D.S y propulsando de urgencia una reforma de la directiva con el fin de conseguir frenar este terrible fenómeno.

A mi juicio, el conflicto de ley aplicable es una de las cuestiones fundamentales por las cuales el *dumping social* sigue sin tener una solución clara. Tal y como se ha comentado anteriormente, el hecho de que la Directiva 96/71/CE no haya sido efectiva ni para establecer un significado concreto del concepto de *temporalidad* ni para contemplar en ella misma las medidas suficientes frente su vulneración evidencian el gran trabajo que sigue teniendo a día de hoy la Unión Europea en materia tanto del *dumping* como de unificación y armonización de legislaciones. Y si bien, posteriormente, ha habido una reforma que, a primera vista, parecía suficiente para empezar a resolver los puntos débiles de esta, no es aplicable al ámbito tratado debido a la dificultad de regulación, dejándolo en mano del Paquete de Movilidad, que como se observa en lo expuesto anteriormente no es equitativo para todos los países. Por lo tanto, desde un punto crítico, puede observarse que nos situamos otra vez al principio: sin una norma eficaz que dé solución al D.S., con una reforma que no puede ser de aplicación pese a dar algunas soluciones y un proyecto de medidas que, no solo ya evidencian desigualdades entre los países (más aun de las ya latentes) no es de aplicación hasta 2022.

Ante esta situación, es necesario plantearse si puede encontrarse o no una solución a corto plazo. Podrían observarse varias soluciones frente al D.S.. En primer lugar, aprobar un Paquete de Movilidad eficiente pero igualitario para todos los países, puesto que Europa es un continente basto y los países limítrofes son los más perjudicados. En segundo lugar, y a mi parecer bastante evidente, es imperativo resolver la incertidumbre planteada por la norma. Los empresarios así como los trabajadores deben saber en todo momento qué legislación les está amparando y bajo qué protección se encuentran puesto que es precisamente esto, lo que beneficia al *dumping social* de esa esfera de alegalidad. Y finalmente, la Unión debe encaminarse hacia una armonización de las condiciones laborales y la negociación colectiva en todos los Estados Miembro, hecho enormemente necesario puesto que en este trabajo ha quedado más que probado la gran diferencia económica y legal que existe entre países miembro, hecho que perjudica a los trabajadores, sobre todo aquellos de los países menos beneficiados.

Como conclusión personal, no puede ignorarse que tanto los derechos de los trabajadores como la libre prestación de servicios deben bailar en plano de igualdad en el seno de nuestro derecho comunitario siendo obligación de los órganos legislativos, tanto de la Unión como de los EEMM, impulsar las medidas necesarias y tajantes para erradicar una vez por todas la moderna esclavitud del siglo XXI que vive un sector fundamental de nuestra economía.

Finalmente, me gustaría destacar que el *dumping social* es un sujeto del que aún queda mucho por descubrir y estudiar puesto que, si bien es conocido por los expertos y profesionales del sector, documental y académicamente existen pocas fuentes a las que pueda recurrirse, hecho que muestra una vez más la gran labor que queda por hacer en esta cuestión. Se trata de un asunto que tiene muchas posibles líneas de investigación tanto desde una vertiente de derecho social como de derecho mercantil e incluso, desde la perspectiva tributaria pero en todo caso, debe priorizarse abordar esta cuestión desde una perspectiva de conflicto jurídico y sobre todo, hacer posible una legislación eficaz para proteger los derechos laborales de los conductores.

6. Bibliografía y webgrafía

Bibliografía:

- ❖ Comisión Nacional de la competencia, 2007. *Trabajando por la competencia. Informe sobre la fijación de tarifas mínimas en el transporte de mercancías por carretera..* [online] Disponible en: https://www.cnmc.es/sites/default/files/1185849_6.pdf, consultado en 2021
- ❖ Ediciones Universidad de Salamanca - ccby-nc-nd. (2021). *Directiva 2018/957, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de junio de 2018, que modifica la Directiva 96/71/CE sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios* (pp. 283-287). Ediciones Universidad de Salamanca - ccby-nc-nd.
- ❖ Calvo Caravaca, A. (2009). *Derecho antitrust europeo*. Madrid: Colex.
- ❖ Petit Lavall, M., Martínez Sanz, F., Recalde Castells, A. , & Pütz, A. (2013). *La nueva ordenación del mercado de transporte*. Madrid: Marcial Pons & Universitat Jaume I.
- ❖ Departamento de Gestión del Conocimiento de Gómez-Acebo & Pombo (2016). *El nuevo reglamento europeo antidumping para países importadores externos a la Unión Europea* (p.1). Análisis GA&P. Disponible en <https://bit.ly/33xfUcf>, consultado en diciembre 2020.

Jurisprudencia:

- ❖ STJCE 11 diciembre 2007, as. C-438/05, Viking
- ❖ STSJ Galicia, de 20 de octubre de 2005, Rec. 4215/2005. FD 3º.

Legislación:

- ❖ Codul Muncii Adnotat. https://www.codulmuncii.ro/titulul_3_1.html
- ❖ Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera (2002). DO L08/35 de 23/3/2002. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2002-80525>.
- ❖ DIRECTIVA 96/71/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 16 de diciembre de 1996 sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios (1997). DO L 18/1 de 21/1/1997. <https://bit.ly/3tFjv2y>
- ❖ GUVERNUL ROMÂNIEI. HOTĂRÂRE nr. 4 din 13 ianuarie 2021 pentru stabilirea salariului de bază minim brut pețară garantat în plată (2021). <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/236118>.
- ❖ Kodeks pracy (1974). <https://bit.ly/3y2GEzo>.
- ❖ Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (1987). <https://bit.ly/3vRCCi>
- ❖ MONITORUL OFICIAL. ORDONANTA DE URGENTA nr. 101 din 30 octombrie 2013 pentru modificarea Ordonantei Guvernului nr. 26/2011 privind infiintarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul in Transportul Rutier (2013).
- ❖ MONITORUL OFICIAL. ORDONANTA DE URGENTA nr. 11 din 27 februarie 2013 pentru modificarea si completarea Ordonantei Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere (2013). <https://bit.ly/3y55HIC>
- ❖ ORDIN nr. 1.058 din 19 octombrie 2007 (*actualizat*) (2017). <https://bit.ly/3f8TOCy>.
- ❖ Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo. (1995). <https://bit.ly/3hpQ4Pw>.

- ❖ Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores (2015). <https://bit.ly/3tCnmxz>.
- ❖ Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social. (2016). Consultado en 3 Marzo 2021, disponible en <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-11724>
- ❖ Reglamento (CE) nº 2135/98 del Consejo, de 24 de septiembre de 1998, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 3821/85 relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y la Directiva 88/599/CEE relativa a la aplicación de los Reglamentos (CEE) nums. 3820/85 y 3821/85. (1998). <https://bit.ly/33AkA1i>.
- ❖ REGLAMENTO (CE) no 561/2006 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 15 de marzo de 2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) no 3821/85 y (CE) no 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) no 3820/85 del Consejo (2006). DO L102/1, de 11/4/2006. <https://bit.ly/2SDHzWR>.
- ❖ REGLAMENTO (CE) No 593/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 17 de junio de 2008 sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I) (2008).DO L177/6 de 4/7/2008. <https://bit.ly/3w2pYGH>.
- ❖ Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera. (1985). DO 379/1985 de 20/12/1985. <https://bit.ly/3bkDjID>.
- ❖ Reglamento (UE) 2016/1036 relativo a la defensa contra las importaciones que sean objeto de dumping por parte de países no miembros de la Unión Europea (2016) <https://bit.ly/3bl9f9t>.
- ❖ Resolució de 13 de març de 2020, del Departament de Treball, Afers Socials i Famílies, per la qual es disposa la inscripció i la publicació del

Conveni col·lectiu de treball del sector de transport de mercaderies per carretera i logística de la província de Barcelona per als anys 2011-2023 (2020). <https://bit.ly/3bkDmhj> .

- ❖ Resolución de 13 de marzo de 2012, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el II Acuerdo general para las empresas de transporte de mercancías por carretera. (2012). <https://bit.ly/3eBh24V>.
- ❖ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 10 listopada 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie częstotliwości pobierania danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców oraz warunków przechowywania tych danych (2010). <https://bit.ly/33vTybk> .
- ❖ Tratado de la Unión Europea y del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (2007). <https://bit.ly/33yD9CP> .
- ❖ USTAWA z dnia 15 listopada 1984 r. (1984). <https://bit.ly/3fbKnC5>.
- ❖ USTAWA z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (2012). <https://bit.ly/3bhN1Fx>.
- ❖ USTAWA z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (2018). <https://bit.ly/3y4FqUf> .
- ❖ USTAWA z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (2001). <https://bit.ly/3fc0xLQ>.
- ❖ Ustawadnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (1997). <https://bit.ly/3y5I38o>

Webgrafia:

- ❖ ¿Cómo Crear una Sociedad Limitada? Pasos y requisitos | Delvy. Consultado en 3 Febrero 2021, disponible en: <https://bit.ly/2R3awva>
- ❖ ¿Cuál es el coste real de tener un trabajador para una empresa?. (2019). Consultado en Marzo 2021, disponible en: <https://bit.ly/3tBaoQI>

- ❖ *10 informatii despre taxe in Romania* | Infografic | Accace Romania. (2019). Consultado en Marzo 2021, disponible en: <https://bit.ly/2RKRVD0>
- ❖ *8 TIPURI DE TAXELE PE CARE LE PLATESTI O FIRMA IN ROMANIA*. Consultado en Marzo 2021, disponible en: <https://bit.ly/33zNizq>
- ❖ Arias, R. (2017). Centroeuropa, contra la competencia desleal - Transporte Profesional. Consultado en: 1 Febrero 2021, disponible en: <https://bit.ly/3biId2E>
- ❖ Blasco, J., & Gonzáles, M. vLex. Consultado en 1 Marzo 2021, disponible en: <https://app.vlex.com/#vid/57564793>
- ❖ CHULVI, B. (2019). Las víctimas del dumping social en el transporte por carretera | por Experiencia. Consultado en 1 Febrero 2021, disponible en: <https://bit.ly/3uD4UWY>
- ❖ *De ce sadeschid un SRL?Care sunt avantajeleSRL-ului?*. Consultado en Marzo 2021, disponible en: <https://bit.ly/3hiSJuv>
- ❖ Definición de tacógrafo - Diccionario panhispánico del español jurídico - RAE. Consultado en Marzo 2021, disponible en: <https://dpej.rae.es/lema/tac%C3%B3grafo>
- ❖ El Dumping social en el transporte de mercancías por carretera. Consultado en 3 Marzo 2021, disponible en: <https://bit.ly/33x0eWH>
- ❖ El dumping social en transporte por carretera al descubierto. (2020). Consultado en 1 Febrero 2021, disponible en: <https://bit.ly/2SKnZbB>
- ❖ El IAE en las empresas de transporte de mercancías por carretera. Consultado en Enero 2021, disponible en: <https://bit.ly/2QcJQrk>
- ❖ El Plan Nacional de Inspección de Transporte 2021 incidirá en el dumping – ACE. (2020). Consultado en 1 Marzo 2021, disponible en: <https://bit.ly/3y6nuIX>
- ❖ EMPRESAS BUZÓN: competitividad a cualquier precio. (2017). Consultado en 3 Marzo 2021, disponible en: <https://bit.ly/3o8WZxS>

- ❖ España ve con reservas las medidas de Bruselas contra el dumping social en el transporte de mercancías. (2017). Consultado en: 1 Febrero 2021, disponible en: <https://bit.ly/3y55bnG>
- ❖ Este será el sueldo de los conductores profesionales en 2020. Consultado en 3 Febrero 2021, disponible en: <https://bit.ly/3hiT6VV>
- ❖ Impuestos de una empresa: esto es realmente lo que paga. (2018). Consultado en 3 Marzo 2021, disponible en: <https://bit.ly/3hicToz>
- ❖ Internacional, A. (2020). ¿Qué es el Paquete de movilidad europeo de transportes 2020?. Consultado en Febrero 2021, disponible en: <https://bit.ly/3w2VB2R>
- ❖ Lazarowicz, A. (2021). *Jakie podatki płaci przedsiębiorca - wszystko, co chciał by wiedzieć*. Consultado en Marzo 2021, disponible en: <https://bit.ly/3tDzMVU>
- ❖ López García, S., & Durán Ayago, A. (2018). *Ley aplicable al desplazamiento de trabajadores y dumping social en la UE* (Trabajo de Fin de Grado). Universidad de Salamanca. Disponible en: <https://bit.ly/3fbYYxs>
- ❖ Los tipos de dietas para los conductores transnacionales. Consultado en Enero 2021, disponible en: <https://bit.ly/3y2chZT>
- ❖ Monte, M. (2016). Deslocalización, empresas buzón, dumping social... se llame como se llame es competencia desleal | Fenadismar en carretera. Consultado en Enero 2021, disponible en: <https://bit.ly/3f37r5W>
- ❖ Montero Castellanos, Y. (2015). Dumping internacional - Definición, qué es y concepto | Economipedia. Consultado en 3 Enero 2021, disponible en: <https://bit.ly/3tCZZUz> .
- ❖ Pernice, D., & Debyser, A. (2020). Transporte por carretera: armonización legislativa | Fichas temáticas sobre la Unión Europea | Parlamento Europeo. Consultado en Marzo 2021, disponible en: <https://bit.ly/3o82UDv>
- ❖ *Placa minimalna 2021 – minimal newyna grodzenie brutto i netto*.(2021). Consultado en Marzo 2021, disponible en: <https://bit.ly/3bkjSt5>

- ❖ Profesional, T. (2012). Los derechos del transportista - Transporte Profesional. Consultado en 1 Febrero 2021, disponible en: <https://bit.ly/2RbQkab>
- ❖ Redacción, D. (2020). 1.011.000 euros en multas y 2 años de cárcel para 2 empresarios por dumping social. Consultado en Marzo 2021, disponible en: <https://bit.ly/2Rehu09>.
- ❖ SMI de España 2021. (2021). Consultado en Marzo 2021, disponible en: <https://bit.ly/3hpQRzY>
- ❖ Trans, M. (2019). ¿Sabes qué es el dumping social? Cómo afecta al sector del transporte. Consultado en 1 Marzo 2021, disponible en: <https://bit.ly/3w1n1G3>.
- ❖ Trans, M. (2019). ¿Sabes qué es el dumping social? Cómo afecta al sector del transporte. Consultado en Marzo 2021, disponible en: <https://bit.ly/33BDDrP>.

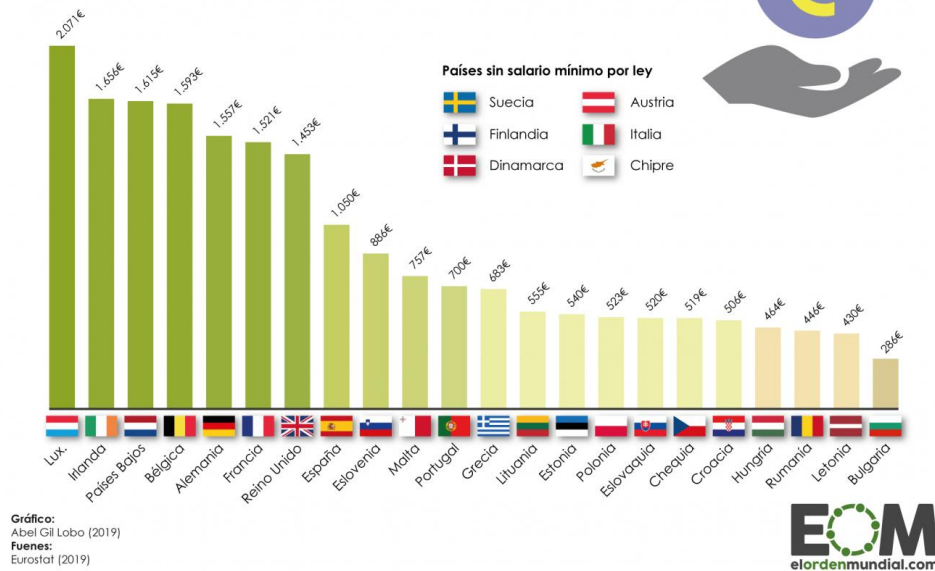
7. Anexos

Anexo 1

Principios que rigen el Reglamento (UE) 2016/1036 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁵:

- ❖ Universalidad → Se impondrá el derecho *antidumping* a cualquier producto objeto de *dumping* que cause un perjuicio en la Unión por despacharse con libre práctica
- ❖ Comparación → Un producto será objeto de *dumping* cuando el precio de exportación a la Unión, en el curso de las operaciones normales, sea inferior al precio establecido para un producto similar en el país de exportación.
- ❖ Procedencia → El país de exportación será:
 - El de origen
 - El intermediario, salvo si los productos simplemente transitan por el país o no se producen en él, o cuando no exista un precio comparable para tales productos en dicho país (cabén más salvedades)
- ❖ Identidad → Se entiende por producto similar:
 - Un producto idéntico (igual en todos los aspectos).
 - Subsidiariamente, un producto que tenga características muy parecidas a las del considerado, aunque no sea idéntico.

²⁵ Departamento de Gestión del Conocimiento de Gómez-Acebo & Pombo (2016). *El nuevo reglamento europeo antidumping para países importadores externos a la Unión Europea*, p.1

Anexo 2**Salarios mínimos en la UE**
Euros al mes**Ilustración 2.** Imagen extraída de <https://bit.ly/33BImtw>

Dentro de los países de la UE se pueden diferenciar tres grupos:

- El primer grupo (*high-wagecountries*) compuesto por aquellos países con un salario por encima de la media europea y están Dinamarca, Luxemburgo, Suecia, Finlandia, Bélgica, Holanda, Alemania, Francia, Austria, Italia e Irlanda
- El segundo grupo (*médium-wagecountries*) similar a la media europea donde se sitúan Chipre, España, Grecia, Malta, Eslovenia y Portugal
- El tercer grupo (*low-wagecountries*) con un salario inferior a la media europea donde están Croacia, República Checa, Estonia, Polonia, Eslovaquia, Hungría, Letonia, Lituania, Rumanía y Bulgaria.

El número de trabajadores desplazados desde los países del grupo 2 y 3, a países del grupo 1, supondrían más del 50% de los trabajadores desplazados dentro de la Unión Europea²⁶.

Anexo 3

Artículo 37 de la Resolución de 13 de marzo de 2020, por la cual se dispone la inscripción y la publicación del Convenio colectivo de trabajadores del sector de transporte de mercancías por carretera y logística de la provincia de Barcelona para los años 2011-2023 (código de convenio nº08004295011994):

Grupo III: Personal de Movimiento

Pertenecen a este grupo todas las personas trabajadoras que se dedican al movimiento, clasificación y arrastre de mercancías en las instalaciones de la empresa o fuera de las mismas, incluido el mantenimiento de los vehículos, clasificándose en las siguientes categorías profesionales, cuyas funciones se expresan, con carácter enunciativo, a continuación de las mismas:

III.1. Conductor mecánico:

Es la persona trabajadora que, estando en posesión del carnet de conducir de la clase "C + E", se contrata con la obligación de conducir cualquier vehículo de la empresa, con remolque o sin él, a tenor de las necesidades de ésta, ayudando si se le indica a las reparaciones del mismo, siendo la responsable del vehículo y de la carga durante el servicio, estando obligada a cumplimentar, cuando proceda, la documentación del vehículo y la del transporte realizado y a dirigir, si se le exigiere, la carga de la mercancía. Le corresponde realizar las labores necesarias para el correcto funcionamiento, conservación y acondicionamiento del vehículo, así como las que resulten precisas para la protección y manipulación de la mercancía. Habrá de comunicar de inmediato al responsable del taller, o persona que al efecto la empresa señale, cualquier anomalía que detecte en el vehículo. Deberá cubrir los recorridos por los itinerarios que se fijen o, de no estar fijados,

²⁶ Documento TESIS

por los que sean más favorables para la correcta cumplimentación del servicio. Quedarán automáticamente clasificados en esta categoría profesional, aunque carezcan de permiso de conducir de la clase "C + E", los conductores que conduzcan para una misma empresa durante más de 6 meses, continuos o alternos, alguno de los vehículos a los que se refiere el apartado III.4.

III.2. Conductor:

Es la persona trabajadora que, aun estando en posesión del carnet de conducir de la clase "C + E", se contrata únicamente para conducir vehículos que requieran carnet de clase inferior, sin necesidad de conocimientos mecánicos y con la obligación de dirigir, si así se le ordena, el acondicionamiento de la carga, participando activamente en ésta y en la descarga, sin exceder con ello de la jornada ordinaria; es la responsable del vehículo y de la mercancía durante el viaje, debiendo cumplimentar, cuando proceda, la documentación del vehículo y la del transporte realizado; le corresponde realizar las labores complementarias necesarias para el correcto funcionamiento, conservación y acondicionamiento del vehículo, así como las que resulten precisas para la protección y manipulación de la mercancía. Habrá de comunicar de inmediato al responsable del taller, o persona que al efecto la empresa señale, cualquier anomalía que detecte en el vehículo. Deberá cubrir los recorridos por los itinerarios que se le fijen o, de no estar fijados, por los que sean más favorables para la correcta cumplimentación del servicio.

Anexo 4

Tabla 2						
Tablas salariales. Anexo I. Año 2018, Grupo III Personal de Movimiento de la Resolución de 13 de marzo de 2020, por la cual se dispone la inscripción y la publicación del Convenio colectivo de trabajadores del sector de transporte de mercancías por carretera y logística de la provincia de Barcelona para los años 2011-2023 (código de convenio nº08004295011994) (página 41)						
Categorías	Salario	Plus	Total	Total	Base	Hora

	Base (mes/día)	convenio (mes/día)	(mes/día)	anual	cálculo H.O. según art. 17	extra
Conductor mecánico y TPC	39,6	10,41	50,02	23.259,10*	13,07	13,61
Conductor	36,53	10,29	46,82	21.803,10	12,25	12,72

❖ $50,02\text{€} * 365 = 18.257,3\text{€} + 4.501,8\text{€}$ (3 pagas (art. 20) (1550,6*3)) + 500€ (bolsa vacaciones anual (art. 18.2)) = 23.259,10€

Dietas	
Comida	14,16
Cena	14,16
Dormir	13,33
Desayuno	5,35
TOTAL	47,00

Tabla 3

Tablas salariales. Anexo I. Año 2019, Grupo III Personal de Movimiento de la Resolución de 13 de marzo de 2020, por la cual se dispone la inscripción y la publicación del Convenio colectivo de trabajadores del sector de transporte de mercancías por carretera y logística de la provincia de Barcelona para los años 2011-2023 (código de convenio nº08004295011994) (página 44)

Categorías	Salario Base (mes/día)	Plus convenio (mes/día)	Total (mes/día)	Total anual	Base cálculo H.O. según art. 17	Hora extra
Conductor mecánico	40,20	10,57	50,77	23.600,35	13,26	13,81

y TPC						
Conductor	37,08	10,44	47,52	22.121,60	12,43	12,91

Dietas	
Comida	14,37
Cena	14,37
Dormir	13,53
Desayuno	5,43
TOTAL	47,70

Tabla 4

Tablas salariales. Anexo I. Año 2020, Grupo III Personal de Movimiento de la Resolución de 13 de marzo de 2020, por la cual se dispone la inscripción y la publicación del Convenio colectivo de trabajadores del sector de transporte de mercancías por carretera y logística de la provincia de Barcelona para los años 2011-2023 (código de convenio nº08004295011994) (página 47)

Categorías	Salario Base (mes/día)	Plus convenio (mes/día)	Total (mes/día)	Total anual	Base cálculo H.O. según art. 17	Hora extra
Conductor mecánico y TPC	40,80	10,73	51,53	23.946,15	13,45	14,02
Conductor	37,64	10,60	48,24	22.449,20	12,61	13,10

Dietas	
Comida	14,59
Cena	14,59
Dormir	13,73
Desayuno	5,51

TOTAL	48,42
-------	-------

Tabla 5

Tablas salariales. Anexo I. Año 2021, Grupo III Personal de Movimiento de la Resolución de 13 de marzo de 2020, por la cual se dispone la inscripción y la publicación del Convenio colectivo de trabajadores del sector de transporte de mercancías por carretera y logística de la provincia de Barcelona para los años 2011-2023 (código de convenio nº08004295011994) (página 49)

Categorías	Salario Base (mes/día)	Plus convenio (mes/día)	Total (mes/día)	Total anual	Base cálculo H.O. según art. 17	Hora extra
Conductor mecánico y TPC	41,19	11,12	52,30	24.296,50	13,65	14,23
Conductor	38,00	10,96	48,96	22.776,80	12,80	13,30

Dietas	
Comida	14,81
Cena	14,81
Dormir	13,94
Desayuno	5,59
TOTAL	49,15

Anexo 5

Se entiende por tiempo de trabajo efectivo el tiempo en el que el trabajador/a se encuentra en su lugar de trabajo, incluido aquel en el que lleva a cabo el desarrollo de su actividad.

Anexo 6

Tal y como aparece definido en el artículo 35 del Estatuto de los Trabajadores, se entenderán por horas extraordinarias aquellas horas de trabajo que se realicen sobre la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo, fijada de acuerdo con el artículo anterior. Mediante convenio colectivo o, en su defecto, contrato individual, se optará entre abonar las horas extraordinarias en la cuantía que se dije, que en ningún caso podrá ser inferior al valor de la hora ordinaria, o compensarlas por tiempos equivalentes de descanso retribuido. En ausencia de pacto al respecto, se entenderá que las horas extraordinarias realizadas deberán ser compensadas mediante descanso dentro de los cuatro meses siguientes a su realización²⁷.

Anexo 7

El Convenio TIR (*Transport International Routier*) es un convenio de transporte que se basa en un sistema de tránsito aduanero internacional de mercancías que tiene como finalidad facilitar el tránsito internacional a través de procedimientos de tránsito aduanero simplificados y de un sistema de garantías internacionales. Actualmente, 75 países de diferentes continentes están suscritos al convenio²⁸.

Anexo 8

Régimen sancionador de la LOTT:

Artículo 95.1. Durante la realización de transportes por carretera deberán respetarse los límites legal o reglamentariamente establecidos en relación con los tiempos de conducción y descanso de los conductores que, en su caso, resulten de aplicación.

²⁷<https://www.registrojornadalaboral.es/es/que-se-considera-tiempo-de-trabajo-efectivo#:~:text=El%20tiempo%20de%20trabajo%20efectivo,personal%20y%20cambio%20de%20ropa>

²⁸<https://www.academiadeltransportista.com/convenio-tir/>

Artículo 138.1. La responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres y de sus actividades auxiliares y complementarias corresponderá:

a) En las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o de la autorización.

b) En las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades auxiliares o complementarias de éstos llevados a cabo sin la cobertura del preceptivo título administrativo habilitante, o cuya realización se encuentre exenta de la obtención de éste, a la persona física o jurídica propietaria o arrendataria del vehículo o titular de la actividad.

A los efectos previstos en este apartado, se considera titular del transporte o actividad clandestina de que se trate a la persona física o jurídica que materialmente la lleve a cabo en nombre propio, la organice o asuma la correspondiente responsabilidad empresarial, así como a todo aquel que no siendo personal asalariado o dependiente colabore en la realización de dicho transporte o actividad.

c) En las infracciones cometidas por remitentes o cargadores, expedidores, consignatarios o destinatarios, usuarios, y, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por la legislación reguladora de los transportes terrestres, a la persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.

2. La responsabilidad administrativa se exigirá a las personas físicas o jurídicas a que se refiere el apartado 1, independientemente de que las acciones u omisiones de las que dicha responsabilidad derive hayan sido materialmente realizadas por ellas o por el personal de su empresa, sin perjuicio de que puedan deducir las acciones que a su juicio resulten procedentes contra las personas a las que sean materialmente imputables las infracciones.

3. Tendrán la consideración de infracciones independientes aquellas que se cometan en relación con distintas expediciones de transporte, aun cuando los hechos infrinjan los mismos o semejantes preceptos.

No obstante, tratándose de expediciones de servicios de transporte regular, ya sea éste de uso general o especial, cuando los hechos constitutivos de la infracción guarden relación directa con la actividad administrativa que se desarrolla en las oficinas de la empresa o con el vehículo utilizado y resulte acreditado que no podían ser corregidos hasta el regreso de aquél a la sede empresarial de la que inicialmente partió, tales hechos se considerarán constitutivos de una sola infracción, aun cuando hubieran continuado teniendo lugar durante las distintas expediciones parciales realizadas entre tanto.

4. No obstante lo dispuesto en los puntos 1 y 2 de este artículo, las personas a que se hace referencia en ellos no responderán de las infracciones cometidas en relación con los tiempos de conducción y descanso de los conductores o con la manipulación, falseamiento, o uso indebido del tacógrafo, cuando acrediten que los hechos que las determinaron constituían una falta muy grave de indisciplina o desobediencia cometida por uno de sus conductores que dio lugar a que éste fuera objeto de una de las sanciones que las disposiciones legales o el convenio colectivo aplicable aparejan a esta clase de faltas, siempre que dicha sanción haya sido declarada procedente mediante sentencia firme o no haya sido objeto de reclamación judicial por parte del trabajador en el plazo previsto para ello.

No se tendrá en cuenta esta exención cuando la sanción disciplinaria al conductor implicado no fuera más allá de la postergación o inhabilitación para ascensos en la empresa.

Artículo 140. Se reputarán infracciones muy graves:

10. La manipulación del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como la de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, con objeto de alterar su funcionamiento o modificar sus mediciones.

En esta misma infracción incurrirán quienes instalen cualquier clase de elementos mecánicos, electrónicos o de otra naturaleza con la misma finalidad, aunque no se encuentren en funcionamiento en el momento de realizarse la inspección.

13. La realización de transporte interior en España con vehículos matriculados en el extranjero incumpliendo las condiciones que definen las operaciones de cabotaje de conformidad con lo dispuesto en la reglamentación de la Unión Europea por la que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera o por la que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses, aunque quien los realice sea titular de la licencia comunitaria.

20. La carencia del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como la de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo.

En esta misma infracción incurrirán quienes llevando instalado el tacógrafo no lo utilicen o lleven instalado un tacógrafo no homologado.

21. La carencia significativa de hojas de registro o de datos registrados en el tacógrafo o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa.

Se considerará incluida en esta infracción la conservación de registros sin cumplir la estructura de campo o la extensión del fichero reglamentariamente establecidas.

22. No llevar insertada en el tacógrafo la tarjeta de conductor o la hoja de registro de los tiempos de conducción y descanso, cuando ello resulte exigible, o hacerlo de forma incorrecta, así como utilizar una tarjeta de otro conductor, una hoja de registro con nombre o apellido diferentes a los del conductor o llevar insertada una tarjeta que no debería utilizarse por haberse expedido un duplicado posterior.

Se considerará, asimismo, constitutiva de esta infracción la falta de consignación de datos en una hoja de registro o documento de impresión de los

tiempos de conducción y descanso, cuando las normas de la Unión Europea reguladoras de la materia le atribuyan la consideración de infracción muy grave.

24. La utilización en el tacógrafo de hojas de registro o tarjetas de conductor que se encuentren manchadas o estropeadas de tal manera que impidan la lectura de los datos registrados.

25. La utilización de una misma hoja de registro de los tiempos de conducción y descanso por un período de tiempo superior al que corresponda, cuando haya dado lugar a una superposición de registros que impida su lectura.

26. El uso incorrecto del selector de actividades del tacógrafo

33. El inadecuado funcionamiento imputable al transportista del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como el de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, cuando no deba calificarse conforme a lo señalado en el punto 10 de este artículo.

34. La utilización del tacógrafo sin haber realizado su calibrado o revisión periódica en los plazos y forma establecidos, habiendo sido reparado en un taller no autorizado o careciendo de los precintos o placas preceptivos.

35. La carencia a bordo del vehículo de las hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso ya utilizadas o de los documentos de impresión que resulte obligatorio llevar, con independencia del tipo de tacógrafo, analógico o digital, que se esté utilizando.

En la misma infracción se incurrirá cuando no se lleve a bordo del vehículo la tarjeta del conductor, aunque se esté utilizando un tacógrafo analógico, cuando resulte necesaria para apreciar las condiciones de conducción durante el período anterior exigible.

37. El incumplimiento de la legislación aplicable en materia de tiempos de conducción y descanso de los conductores en los siguientes supuestos:

37.1 El exceso igual o superior al 50 por ciento en los tiempos máximos de conducción diaria, así como la disminución de los descansos diarios por debajo de cuatro horas y media.

37.2 El exceso igual o superior al 25 por ciento en los tiempos máximos de conducción semanal o bisemanal.

37.3 El exceso superior a dos horas en los tiempos máximos de conducción diaria, salvo que deba calificarse conforme a lo dispuesto en el apartado 37.1.

37.4 La conducción durante más de seis horas sin respetar las pausas reglamentariamente exigidas.

37.5 La disminución del descanso diario normal en más de dos horas y media o del reducido o fraccionado en más de dos horas, incluso cuando se realice conducción en equipo, salvo que deba calificarse conforme a lo dispuesto en el apartado 37.1.

37.6 La disminución del descanso semanal normal en más de nueve horas o del reducido en más de cuatro

Artículo 141. Se reputarán infracciones graves:

2. La realización de transportes públicos o privados utilizando para la conducción del vehículo los servicios de una persona que requiera el certificado de conductor de tercer país, careciendo de éste o incumpliendo alguna de las condiciones que dieron lugar a su expedición

9. La realización de transportes públicos o privados utilizando para la conducción del vehículo los servicios de una persona que requiera el certificado de conductor de tercer país, careciendo de éste o incumpliendo alguna de las condiciones que dieron lugar a su expedición

11. La utilización de hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso no homologadas o que resulten incompatibles con el tacógrafo utilizado.

12. La falta de consignación de datos en una hoja de registro o documento de impresión de los tiempos de conducción y descanso, cuando las normas de la

Unión Europea reguladoras de la materia le atribuyan la consideración de infracción grave.

13. La carencia no significativa de hojas de registro, de documentos de impresión o de datos registrados en el tacógrafo o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa a disposición de la Administración.

14. La realización de transportes privados careciendo de la autorización, certificación o licencia que, en su caso, resulte preceptiva para ello de conformidad con las normas reguladoras del transporte terrestre.

24. El incumplimiento de la legislación aplicable en materia de tiempos de conducción y descanso de los conductores en los siguientes supuestos, salvo que deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo establecido en el punto 37 del artículo 140:

24.1 El exceso superior a sesenta horas en el tiempo máximo de conducción semanal o a cien en el bisemanal.

24.2 El exceso superior a una hora en los tiempos máximos de conducción diaria.

24.3 La conducción durante más de cinco horas, aunque sin rebasar las seis, sin respetar las pausas reglamentariamente exigidas.

24.4 La disminución del descanso diario normal, reducido o fraccionado en más de una hora.

24.5 La disminución del descanso semanal normal en más de tres horas o del reducido en más de dos.

Artículo 142. Se reputarán infracciones leves:

3. La utilización de hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso manchadas o estropeadas cuando, no obstante, los datos registrados resulten legibles; la utilización de hojas durante un período mayor a aquél para el que esté

previsto, cuando no haya supuesto la pérdida de datos, y la retirada no autorizada de tales hojas cuando ello no afecte a los datos registrados.

Se considerará asimismo incluida en esta infracción la falta o insuficiencia de papel en el que deben imprimirse las actividades de los conductores registradas por el tacógrafo digital, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.22.

4. La falta de consignación de datos en una hoja de registro o documento de impresión de los tiempos de conducción y descanso, cuando las normas de la Unión Europea reguladoras de la materia le atribuyan la consideración de infracción leve.

Anexo 9

Definiciones del artículo 4, Reglamento (CE) nº 561/2006:

- Período de descanso diario: el período diario durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un “período de descanso diario normal” o un “período de descanso diario reducido”.
- Período de descanso normal: cualquier período de descanso de al menos 11 horas. Alternativamente, el período de descanso diario normal se podrá tomar en dos períodos, el primero de ellos de al menos tres horas ininterrumpidas y el segundo de al menos 9 horas ininterrumpidas.
- Período de descanso diario reducido: cualquier período de descanso de al menos de 9 horas, pero inferior a 11 horas.
- Período de descanso semanal: el período semanal durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un “período de descanso semanal normal” o un “período de descanso semanal reducido”
- Período de descanso semanal normal: cualquier período de descanso de al menos 45 horas
- Período de descanso semanal reducido: cualquier período de descanso inferior a 45 horas que, sujeto a las condiciones establecidas en el artículo 8, apartado 6, se puede reducir hasta un mínimo de 24 horas consecutivas.

Anexo 10

Se entiende por relación internacional de trabajo toda aquella relación contractual entre un empresario y un trabajador por cuenta ajena en la que este último se obliga a realizar una actividad a cambio de un salario, concurriendo los requisitos de laboralidad exigidos según el ordenamiento de referencia y en la que se da un elemento de extranjería²⁹.

Anexo 11

Es en la *Ordonantia* n.º 21 del 29 de agosto de 2009 para la modificación y finalización de la Ordenanza del Gobierno n.º 37/2007 sobre el establecimiento de marco para la aplicación de las normas sobre períodos de conducción, pausa y períodos de descanso de los conductores y el uso de equipos de control para su actividad donde se encuentran las disposiciones sancionadoras por la vulneración de las disposiciones comunitarias en cuanto a los períodos de conducción, descansos y uso de tacógrafos. Por esa razón, se van a mencionar ciertos aspectos relativos a la cuestión tratada:

El apartado 3 del sexto artículo se modifica en el siguiente redactado “*Las empresas/operadores de transporte por carretera tiene la obligación de descargar y almacenar en la sede, a más tardar cada 28 días, los datos de las tarjetas de tacógrafos de los conductores y los datos de los tacógrafos digitales de los vehículos que utilizan*”

Se añade un artículo 7.1 que establece “*En el caso de realizar el control de tráfico respecto a cumplimiento de lo dispuesto en esta ordenanza, el personal con atribuciones de control comprobará los tacógrafos con los que están equipados los vehículos, con el fin de detectar la instalación y/o uso de una instalación destinada a destruir, a eliminar, manipular o modificar cualquier dato o interferir con cualquier fracción de un intercambio de datos electrónicos entre los*

²⁹ Documento Tesis

componentes del tacógrafo o para bloquear o modificar datos antes cifrado de una de las formas enumeradas.

Ya en referencia al régimen sancionador, el artículo 5 establece que “*Se modifica el artículo 8 para que lea como sigue, los siguientes actos constituyen infracciones muy graves de las disposiciones del Reglamento (CE) nº561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo y del Reglamento (CEE) nº3821/85 y constituyen infracciones, si no se consideran delitos según el derecho penal:*

- 1. Exceder el período de conducción diario, respectivamente el período de conducción diario máximo en dos horas o más*
- 2. Exceder el período de conducción semanal en 14 horas o más*
- 3. Exceder el período máximo de conducción, en dos semanas consecutivas, en 22 horas y 30 minutos o más*
- 4. Exceder el período máximo de conducción ininterrumpida en una hora y 30 minutos o más*
- 5. Incumplimiento del período mínimo de descanso diario de dos horas y 30 minutos o más*
- 6. Incumplimiento del período mínimo de descanso diario reducido en dos horas o más*
- 7. Incumplimiento del período de descanso diario dividido por dos horas o más*
- 9. Incumplimiento del período mínimo de descanso semanal reducido en 4 horas o más*
- 10. Incumplimiento del período mínimo de descanso semanal normal de 9 horas o más*
- 11. Concesión por parte de la empresa/operador de transporte por carretera pagos a los conductores, incluso en forma de bonificaciones o bonificaciones, en función de la distancia recorrida y/o la cantidad de mercancías transportadas*

12. Uso de un vehículo sin tacógrafo de conformidad con la normativa vigente o de un vehículo matriculado por primera vez después del 1 de enero de 2007, equipado con un tacógrafo analógico

16. Daño voluntario al tacógrafo

17. Incumplimiento de la obligación de la empresa /operador de transporte por carretera de descargar y almacenar en la sede, a más tardar cada 28 días, los datos de las tarjetas de tacógrafo de los conductores y/o incumplimiento de la obligación de descarga y almacenar en la sede, a más tardar cada 90 días, los datos en los tacógrafos digitales de los vehículos que utilizan, de acuerdo con el Reglamento (CE) n°561/2006 y el Reglamento del Consejo (CEE) n°3821/85

18. Incumplimiento de lo dispuesto en el artículo 14 párr. (4) encendido a) del Reglamento del Consejo (CEE) n°3821/85 en relación con la posesión por parte de un conductor de más de una tarjeta de tacógrafo válida

19. Incumplimiento de lo dispuesto en el art. 14 párr. (4) encendido a) del Reglamento del Consejo (CEE) n° 3821/85 sobre el uso por parte de un conductor de una tarjeta de tacógrafo expedida a otra persona.

20. Incumplimiento de lo dispuesto en el art. 14 párr (4) encendido a) del Reglamento del Consejo (CEE) n°3821/85 sobre el uso de una tarjeta de tacógrafo defectuosa o caducada.

21. Incumplimiento de la obligación de la empresa /operador de transporte por carretera de llevar registros de los períodos de conducción, pausas y períodos de descanso de los conductores durante al menos un año después de su ejecución, en orden cronológico y por separado para cada conductor

22. Incumplimiento de lo dispuesto en el art. 15 párr (1) del Reglamento (CEE) n°3821/85 sobre el uso de cartas tacógrafos o tarjetas de tacógrafos sucias o dañadas, con datos ilegibles.

23. Uso incorrecto de los diagramas de tacógrafo o de la tarjeta de tacógrafo por parte del conductor.

33. Conducir un vehículo inmovilizado por el personal con atribuciones de inspección y control.

34. Eliminación, destrucción de los datos registrados en los diagramas del tacógrafo, los almacenados en el tacógrafo o en la tarjeta del tacógrafo o los informes impresos por el tacógrafo

35. Instalación de dispositivos ilegales para manipular el tacógrafo, diagramas de tacógrafo y/o tarjetas de tacógrafo

36. El uso de dispositivos ilegales para manipular el tacógrafo, diagramas de tacógrafo y/o tarjetas de tacógrafo

(2) Los siguientes actos constituyen infracciones graves de las disposiciones del Reglamento (CEE) nº561/2006 y del Reglamento (CEE) nº3821/85 y constituyen contravenciones, si no se consideran delitos según la ley penal:

1. Exceder el período de conducción diario, respectivamente el período máximo de conducción diario en más de una hora, pero menos de dos horas.

2. Exceder el período de conducción semanales en más de 4 horas, pero menos de 14 horas.

3. Exceder el período máximo de conducción, en dos semanas consecutivas, en más de 10 horas, pero menos de 22 horas y 30 minutos.

4. Exceder el período máximo de conducción ininterrumpida en más de 30 minutos, pero menos de una hora y 30 minutos.

5. Incumplimiento del período mínimo de descanso diario de más de una hora, pero menos de dos horas y 30 minutos.

6. Incumplimiento del período mínimo de descanso diario reducido, en más de una hora, pero menos dos horas.

7. Incumplimiento del período de descanso diario dividido entre más de una hora, pero menos de dos horas.

8. Incumplimiento del período mínimo de descanso diario, dentro de un intervalo de 30 horas, cuando el vehículo sea conducido por una tripulación, de acuerdo con el art. 8 párr (5) del Reglamento (CE) nº561/2006, con más de una hora, pero menos de dos horas.

9. Incumplimiento del período mínimo de descanso semanal reducido en más de dos horas, pero menos de 4 horas.

10. Incumplimiento del período mínimo de descanso semanal normal de más de 3 horas pero menos de 9 horas.

(3) Los siguientes actos representan violaciones menores de las disposiciones Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo (CE) nº 561/2006 y del Reglamento (CEE) nº3821/85 y constituyen infracciones:

1. Exceder el período de conducción diario, respectivamente, el período de conducción diario máximo en hasta una hora.

2. Exceder el período de conducción semanal en hasta 4 horas.

3. Exceder el período de conducción en dos semanas consecutivas en hasta 10 horas.

4. Exceder el período máximo de conducción ininterrumpida en hasta 30 minutos.

5. Incumplimiento del período mínimo de descanso diario de hasta una hora.

6. Incumplimiento del período mínimo de descanso diario reducido hasta en una hora.

7. *Incumplimiento del período mínimo de descanso diario dividido por hasta una hora.*

8. *Incumplimiento del período mínimo de descanso diario, dentro de un intervalo de 30 horas, cuando el vehículo sea conducido por una tripulación, de acuerdo con el art. 8 párr (5) del Reglamento (CE) n°561/2006, con hasta una hora.*

9. *Incumplimiento del período mínimo de descanso semanal reducido hasta en dos horas.*

10. *Incumplimiento del período mínimo de descanso semanal normal de hasta 3 horas.*

14. *Incumplimiento de lo dispuesto en el art. 15 párr (2) del Reglamento del Consejo (CEE) n°3821/85 sobre el uso de la carta del tacógrafo o la tarjeta de tacógrafo durante un período superior al previsto, lo que no afecta al registro de los datos pertinentes.*

19. *No introducir el símbolo del país en el tacógrafo.*

El artículo I reformula el artículo 9 apartado segundo en lo siguiente “*En la medida en que las infracciones relativas a la observancia de los tiempo de conducción, descanso o descanso se encuentren en el tráfico, así como en todas las demás situaciones en las que el conductor no pueda acreditar la realización de los descansos y/o descansos mínimos previstos por la legislación vigente, además de la sanción con multa prevista en el párr. (1). La sanción de inmovilización del vehículo se aplicará hasta que se cumplan las condiciones de legalidad para la continuación del transporte*³⁰.”

³⁰ORDONANȚĂ nr. 21 din 29 august 2009 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 37/2007 privind stabilirea și aplicarea a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității la șofer, 2009

Anexo 12

El régimen sancionador en materia de transporte de mercancías por carretera de Polonia se encuentra en la *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2010 r. w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców (Dz. U. z 2010 r. Nr 72, poz. 462)* (Orden del Ministerio de Infraestructura de 15 de abril de 2010 sobre el sistema de evaluación de riesgos para las entidades que realizan transporte por carretera en términos de infracciones del tiempo de conducción, pausas obligatorias y tiempo de descanso de los conductores, Boletín Legislativo de 2010, nº72, artículo 462).

Tabla 6					
Lista de infracciones con respecto al tiempo de conducción del vehículo, roturas obligatorias y tiempos de descanso para los conductores y el uso de equipos de grabación (Orden del Ministerio de Infraestructura de 15 de abril de 2010 sobre el sistema de evaluación de riesgos para las entidades que realizan transporte por carretera en términos de infracciones del tiempo de conducción, pausas obligatorias y tiempo de descanso de los conductores, Boletín Legislativo de 2010, nº72, artículo 462)(página 2-8)					
Grupo de infracciones de las disposiciones del Reglamento (CE) nº561/2006					
Nr	Base legal	Tipo de infracción	Nivel de ofensa		
			Muy grave	Grave	Menor
A	Tripulación				
A1	Art.5, apdo 1.	Incumplimiento de la edad mínima de los conductores		X	
B					

B1	Art.6, apdo.1	Superando el tiempo de conducción diario de más de 9h si su extensión a 10h. No se permite	9h<...<10h			X	
B2			10h<...<11h		X		
B3			11h<...	X			
B4			Exceder el tiempo de conducción diario de más de 10h si se permite una extensión	10h<...<11h			X
B5				11h<...<12h		X	
B6				12h<...	X		
B7	Art. 6, apdo.2	Exceder el tiempo de conducción semanal	56h<...<60h			X	
B8			60h<...<70h		X		
B9			70h<...	X			
B10	Art. 6,apdo. 3	Exceder el tiempo de conducción acumulado durante dos semanas consecutivas	90h<...<100h			X	
B11			100h<...<112h 30		X		
B12			112h30<...	X			
C	Descansos						
C1		Exceder el tiempo de conducción ininterrumpido				X	
C2					X		
C3				X			
D	Períodos de descanso						
D1		Incumpli-	10h<...<11h			X	

D2	Art. 8, apdo. 2	mimiento del	8h30<...<10h		X		
D3		requisito de 11h. El período de descanso diario, si no se autoriza su reducción	...<8h30	X			
D4		Incumpli- miento del	requisito de 9h. Un descanso reducido, si se permite un acortamien to	8h<...<9h			X
D5			requisito de 9h. Un descanso reducido, si se permite un acortamien to	7h<...<8h		X	
D6		Incumpli- miento del	requisito de 3h+9h. Tiempo de descanso diario compartido	3h+...<7h	X		
D7			requisito de 3h+9h. Tiempo de descanso diario compartido	3h+(8h<...<9h)			X
D8			requisito de 3h+9h. Tiempo de descanso diario compartido	3h+(7h<...<8h)		X	
D9			requisito de 3h+9h. Tiempo de descanso diario compartido	3h+(...<7h)	X		
D10			requisito de 3h+9h. Tiempo de descanso diario compartido	3h+(...<7h)	X		
D11		Art. 8, apdo.5	Incumpli- miento del requisito de 9h. El período de descanso diario en el caso de	8h<...<9h			X
D12				7h<...<8h		X	
				...<7h	X		

		una tripulación compuesta por varias personas				
D13	Art. 8, apdo.6	No cumplir con el requisito de 24h. Un período de descanso semanal reducido	22h<...<24h			X
D14			20h<...<22h		X	
D15		...<20h	X			
D16		Incumplimiento del requisito de 45h. El período de descanso semanal, si no se autoriza el acortamiento	42h<...<45h			X
D17			36h<...<42h		X	
D18			...<36h	X		
E	Tipo de remuneración					
E1	Art.10, apdo.1	Dependencia de la remuneración de la distancia recorrida o de la cantidad de mercancías transportadas		X		
Grupos de infracciones de las disposiciones del Reglamento (CEE) n°3821/85						
F	Instalación del equipo de control					
F1	Art. 3, apdo.1	No instalar y utilizar un equipo de grabación de tipo aprobado		X		

G	Uso del equipo de grabación, tarjetas de corazón u hojas de registro				
G1	Art. 13	Mal funcionamiento del equipo de control (por ejemplo: un equipo de control incorrectamente controlado, calibrado o sellado)	X		
G2		Mal uso del equipo de control (no uso de una tarjeta de conductor válida, mal uso deliberado, etc...)	X		
G3	Art. 14, apdo.1	Número insuficiente de hojas de registro en el vehículo		X	
G4		Hoja de registro no aprobada		X	
G5		Papel insuficiente para impresiones en el vehículo			X
G6	Art.14, apdo. 2	La empresa no conserva hojas de registro, impresiones y datos descargados	X		
G7	Art.14, apdo. 4	Posesión por parte del conductor de más de una tarjeta de conductos válida	X		
G8	Art. 14, apdo. 4	El conductor utilice una tarjeta de conductor que no es su propia tarjeta válida	X		
G9	Art. 14, apdo. 4	Usar una tarjeta dañada o caducada	X		
G10	Art. 14, apdo. 5	Los datos registrados y almacenados no están disponibles durante al menos 365 días	X		
G11	Art. 15, apdo. 1	Utilice hojas de registro o tarjetas de conductor sucias o dañadas con datos legible			X
G12		Utilizar hojas o controladores sucios o dañados con datos	X		

		ilegibles			
G13		No solicitar una tarjeta de conductor duplicada que se haya dañado, fallado, perdido o robado dentro de los 7 días calendario		X	
G14	Art. 15, apdo. 2	Uso incorrecto de hojas de registro/tarjetas de conductor	X		
G15		Retirada inaceptable de las hojas de registro o la tarjeta de conductor que afecte al registro de los datos pertinentes	X		
G16		Retirada inaceptable de hojas de registro o tarjeta de conductor sin afectar los datos registrados			X
G17		Utilizar la hoja de registro o la tarjeta de conductor durante un período superior al previsto, pero sin pérdida de datos			X
G18		Hoja de registro o tarjeta de conductor utilizada durante un período superior al previsto, junto con la pérdida de datos	X		
G19		Incumplimiento del requisito de entrada manual de datos, cuando corresponda	X		
G20		Usar una hoja de registro incorrecta o insertar la tarjeta del conductor en la ranura incorrecta (tripulación de varios hombres)	X		
G21	Art. 15, apdo. 3	La hora registrada en la hoja de registro no coincide con la hora oficial del país de		X	

		matriculación del vehículo			
G22		Uso incorrecto de interruptores	X		
H	Introducción de información				
H1	Art. 15, apdo. 5	Sin nombre en la hoja de registro	X		
H2		Sin nombre en la hoja de registro	X		
H3		Sin fecha en la que se inicia o finalice el uso de la hoja de registro		X	
H4		Falta de lugar donde comienza o termina el uso de la hoja de registro			X
H5		Sin número de registro en la hoja de registro			X
H6		No hay indicación en la hoja de registro de la junta de la longitud de la carretera (al principio)		X	
H7		Sin indicación en la hoja de registro del distanciómetro (al principio)			X
H8		Falta en la hoja de registro la hora en que se cambió el vehículo			X
H9		Art. 15, apdo. 5a	No insertar un símbolo de país en el equipo de control		
I	Presentar información				
I1	Art. 15, apdo. 7	Negativa a someterse a inspección	X		
I2		Incapacidad para presentar registros del día actual	X		
I3		Imposibilidad de mostrar registros de los 28 días	X		

		anteriores			
I4		Imposibilidad de presentar los registros de la tarjeta de conductor, si el conductor tiene dicha tarjeta	X		
I5		Imposibilidad de mostrar registros manuales e impresiones realizadas durante el día actual y los 28 días anteriores	X		
I6		Imposibilidad de presentar la tarjeta de conductor	X		
I7		Imposibilidad de presentar impresiones realizadas durante el día actual y los 28 días anteriores	X		
J	Fraude				
J1	Art. 15, apdo. 8	Falsificación, desmantelamiento y destrucción de datos registrados en hojas de registro, almacenados por el equipo de control o tarjetas de conductor, o registrados en impresiones del equipo de control	X		
J2		Alteración del equipo de control, la hoja de registro o la tarjeta de conductor que podría provocar la falsificación de datos o información impresa	X		
J3		Presencia en el vehículo de equipos de manipulación que puedan utilizarse para falsificar datos o información impresa (interruptor/cable, etc)	X		

K	Fallas				
K1	Art. 16, apdo. 1	Falta de reparación por un instalador o taller autorizado	X		
K2		Falla en la reparación en ruta		X	
L	Entradas manuales en impresiones				
L1	Art. 16, apdo. 2	El conductor no marca toda la información relacionada con los períodos que no se registran si el equipo de control no funciona o no funciona	X		
L2		Falta el número de tarjeta de conductor o el apellido, o el número de la licencia de conducir en esta postal	X		
L3		Falta de firma en la hoja de registro temporal		X	
L4	Art. 16, apdo. 3	Ausencia de notificación formal de la pérdida o el robo de la tarjeta de conductor a las autoridades competentes del Estado miembro en el que tuvo lugar el robo	X		

Anexo 13

A continuación, se adjunta un video ilustrativo de la vida de un conductor que sufre de *Dumping Social*

Vídeo 1. Vídeo extraído de Youtube, FNV Transort en Logistiek (13 agosto 2014) “Stop social dumping in transport!” <https://www.youtube.com/watch?v=sjfgb6i7GU0>