



JORNADA TÉCNICA DE LA FUNDACIÓN CORELL

**NORMATIVA SOCIAL EUROPEA EN EL TRANSPORTE POR CARRTERA:
POSICIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO**

Ramón Valdivia

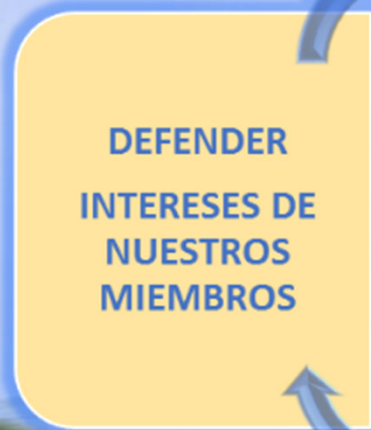
D. Gral. ASTIC.

8 MAYO 2019

Madrid



ASTIC
DESDE 1960



**DEFENDER
INTERESES DE
NUESTROS
MIEMBROS**



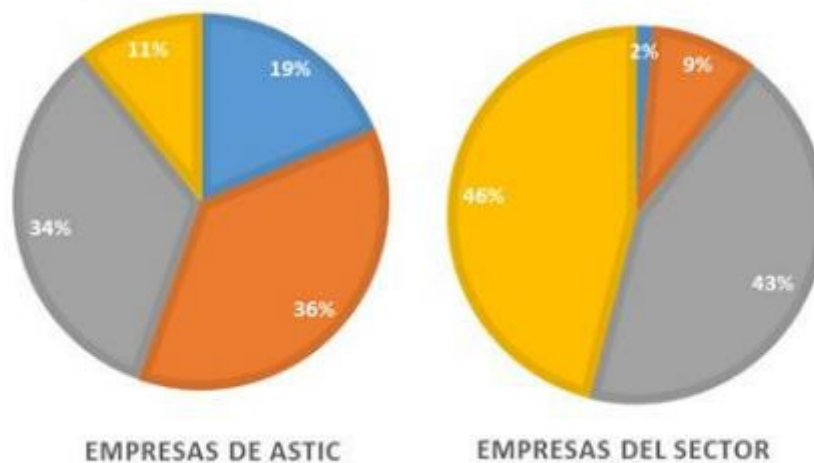
**MEJORAR
LA IMAGEN DEL
SECTOR
TRANSPORTE**





**DISTRIBUCIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE POR CARRETERA
POR VOLUMEN DE FACTURACION ANUAL**

■ > 50 millones ■ 49,9 - 10 millones ■ 9,9 - 2 millones ■ < 2 millones



FUENTE: LIBRO BLANCO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA 2016

Del "Top 10" del ranking español de empresas de transporte de mercancías por carretera, el 80% son miembros de ASTIC y en las cuarenta que siguen, con facturaciones anuales superiores a los 50 millones de euros, casi el 60% son miembros de ASTIC

MIEMBROS DE ASTIC: MÁS DE 1.000 MILLONES DE EUROS EN COSTES DE PERSONAL Y 45 MILLONES EN IMPUESTO DE SOCIEDADES.

La movilidad en la Unión Europea



Sector mobility: **5%**

El sector de la movilidad emplea a más de 11 millones de personas (equivalente a un 5% del empleo total de la Unión Europea)

Almost **50%**
of freight transport



El transporte por carretera representa casi el 50% del total del movimiento de mercancías en la UE.



13%
of household
expenditure

El transporte cuenta por el 13% del total del gasto de los hogares en la U.E.

2010



+42%
→



2050



+60%
→



La mejores estimaciones prevén que para el 2050 el transporte de mercancías crecerá un 60% y el de pasajeros un 42% respecto a 2010.

España, potencia europea del transporte por carretera

España es el segundo país de la UE que realiza más transporte internacional por carretera

(Ton. km)

Los transportistas españoles son, tras los polacos, los que más servicios internacionales realizan en la Unión Europea. La localización geográfica de España y el volumen de sus exportaciones al resto de países de la UE incrementan sustancialmente el peso del sector en el marco del transporte por carretera comunitario.

ESPAÑA
16,08%



RESTO UE
83,91%



Un tercio del transporte de mercancías por carretera (TMC) en España es modo internacional

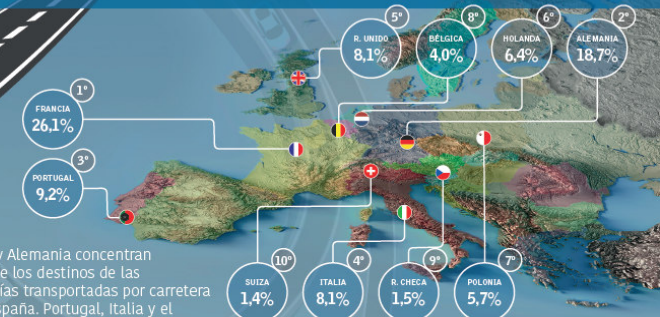
(Ton. km)

El 33% de los transportes de mercancías por carretera con origen en España tienen por destino un país de la Unión Europea.



Francia y Alemania, principales destinos de las mercancías que salen de España

(Ton. km - %)



Francia y Alemania concentran el 45% de los destinos de las mercancías transportadas por carretera desde España. Portugal, Italia y el Reino Unido completan un segundo grupo, sumando otro 25% de destinos.

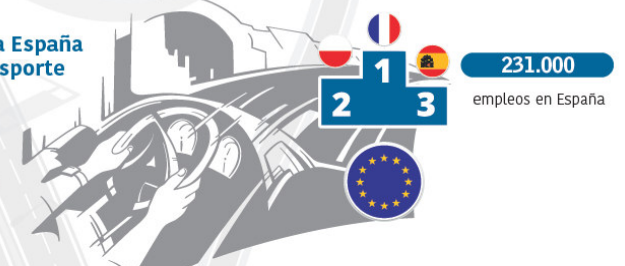
Automoción y sus auxiliares, el sector que más utiliza el transporte internacional por carretera desde España

La química y el textil superan al sector agrícola y ganadero en exportaciones desde España a la Unión Europea por carretera.

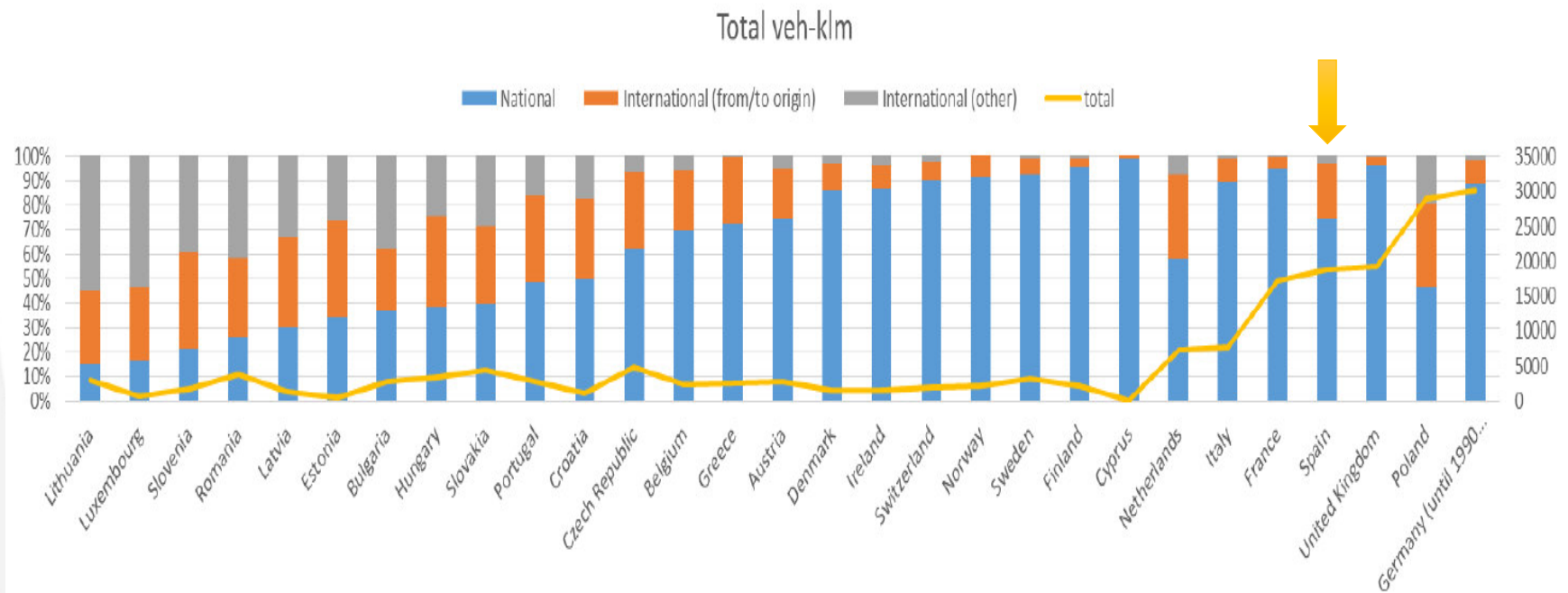


Solo Francia y Polonia superan a España en empleo generado por el transporte de mercancías por carretera

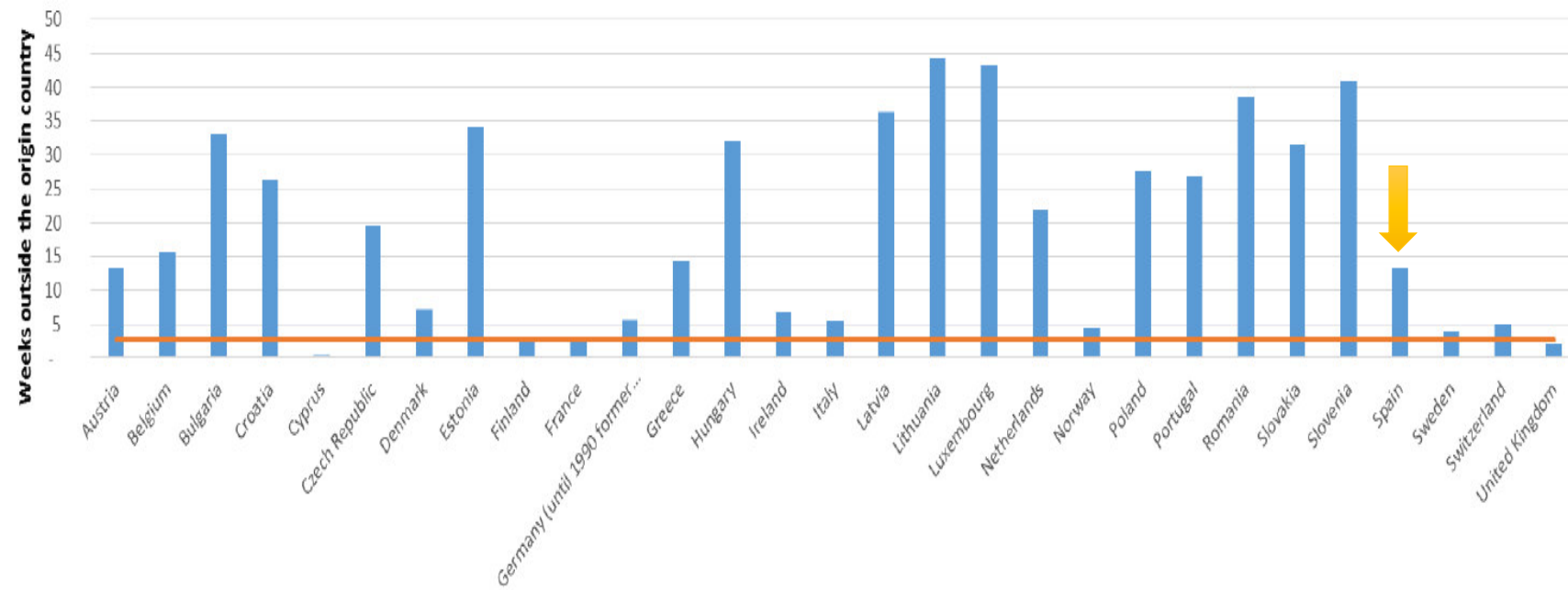
A pesar de las dificultades que implica la excesiva atomización del sector en España, el peso del empleo en el transporte por carretera se sitúa en el tercer puesto de la UE.



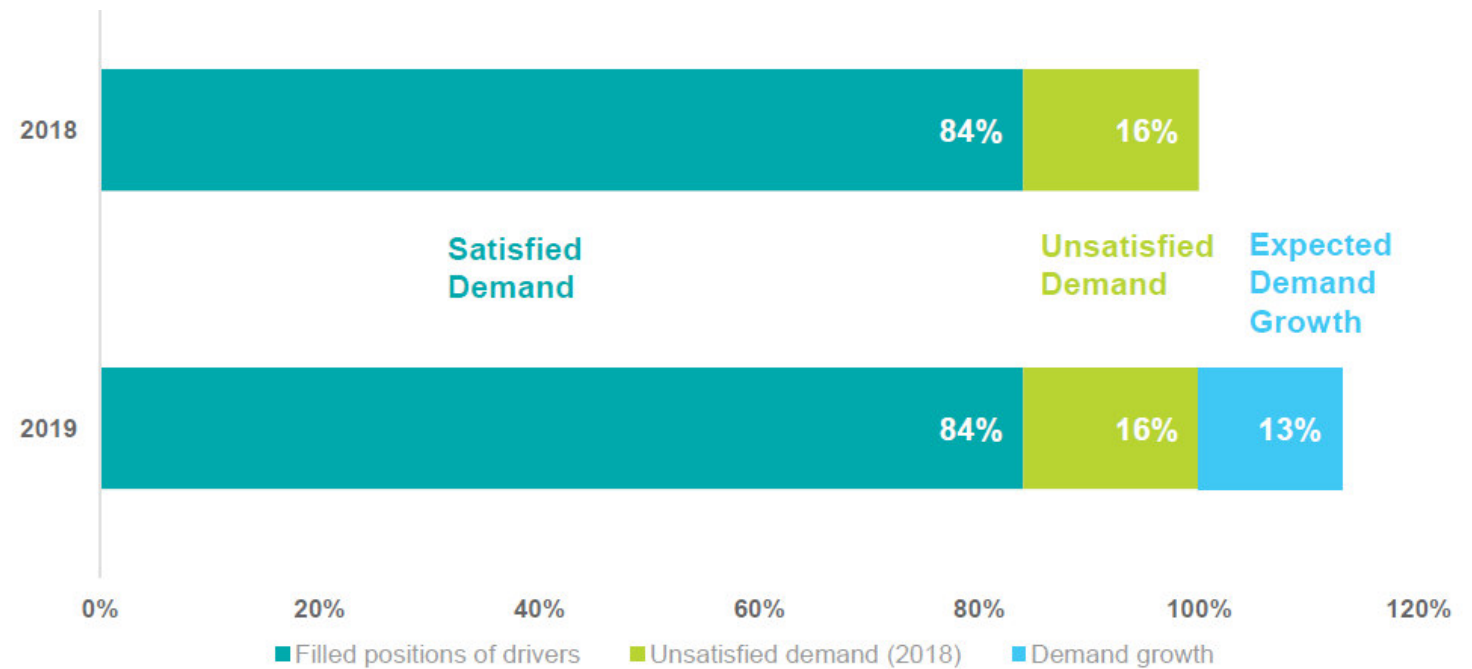
Porcentaje de viajes de transporte internacional y doméstico por países



Semanas que pasa el vehículo fuera del país de origen (al año)



Demanda de empleados



El pasado año sólo el 84% de los puestos ofertados para conductor de camión por parte del sector quedaron cubiertos. Es decir hay un déficit de al menos el 16% de conductores. Además, el crecimiento esperado de la demanda para el año en curso añadirá otro 13% de ofertas de empleo, resultando en un 29% de demanda no cubierta. El problema ha de ser afrontado con imperiosa urgencia por todos los afectados, cargadores, transportistas, sindicatos y administraciones públicas

Los paquetes de movilidad de la Comisión Europea son una colección de tres iniciativas que proponen grandes cambios a las normas de la UE en materia de transporte por carretera. Estas propuestas cubren muchos aspectos de las actividades de nuestro sector, de lo social a lo puramente regulatorio, de vigilancia y control a cuestiones técnicas.



Objetivos (y exigencia) del sector ante el "paquete de movilidad" de la Comisión



Simplificar - Clarificar



Vigilar - Aplicar



Otimizar - ↓burocracia



Europe on the Move

PAQUETE MOVILIDAD I

- Acceso a la profesión y al mercado
- Vigilancia y control
- Tiempos de conducción y descanso / tacógrafos
- Desplazamiento de trabajadores del sector
- Tasas por el uso de carreteras
- Alquiler de vehículos

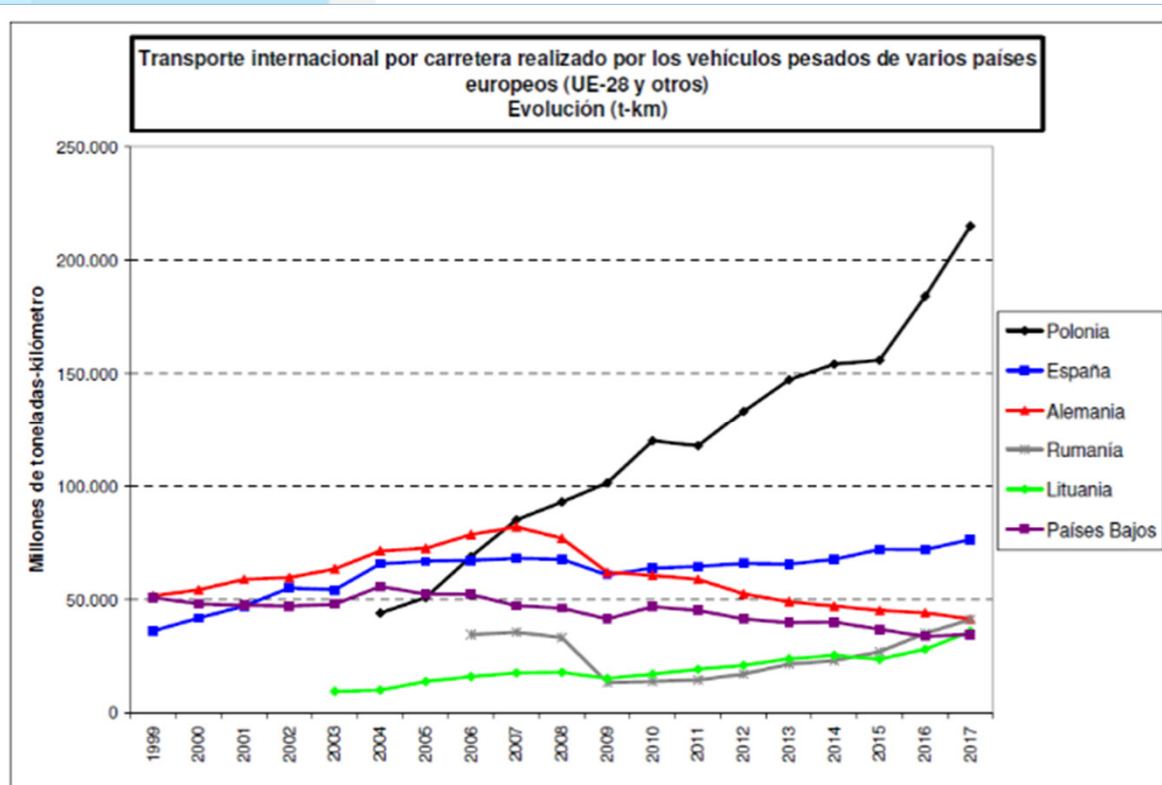
PAQUETE MOVILIDAD II

- Promoción de vehículos “limpios” - sostenibilidad
- Plan de acción e inversiones para infraestructuras de fuentes de energía alternativas.
- Revisión de la directiva de transporte combinado.

PAQUETE MOVILIDAD III

- Nuevos standards de emisiones de CO2 para vehículos pesados
- Digitalización de los documentos en el transporte de mercancías
- Plan de acción para aumentar la seguridad en la carretera (GSR)

Acceso al mercado: la madre de todas las dificultades



Fuente: EUROSTAT.

ACCESO AL MERCADO

Las normas de acceso al mercado del transporte por carretera establecen las condiciones que deben cumplir las empresas activas en el sector del transporte por carretera y establecidas en la UE y en el Área Económica Europea, condiciones que deben cumplir cuando operan en transporte internacional y en mercados nacionales distintos al suyo propio.

Las reglas poco claras de la UE y las dificultades en la aplicación han llevado a los países de la UE a **implementar diferentes normas nacionales**. Las normas nacionales no alineadas son contraproducentes para un funcionamiento eficiente del mercado interior de la UE para los servicios de transporte de mercancías.

Acceso a la profesión



El reglamento de "Acceso a la profesión" define los requisitos necesarios para competir como operador de transporte por carretera en la Unión Europea transportando tanto productos como pasajeros.

El objetivo principal de la propuesta del paquete de movilidad 1 sobre estas reglas es luchar contra las empresas "buzón".

El reconocimiento como operador de transporte por carretera requiere que una empresa:

- tenga un establecimiento estable y operativo en un Estado miembro;
- tenga buena reputación y no tenga registradas infracciones de la normativa del sector;
- tenga medios financieros adecuados para operar;
- tenga la competencia profesional necesaria.

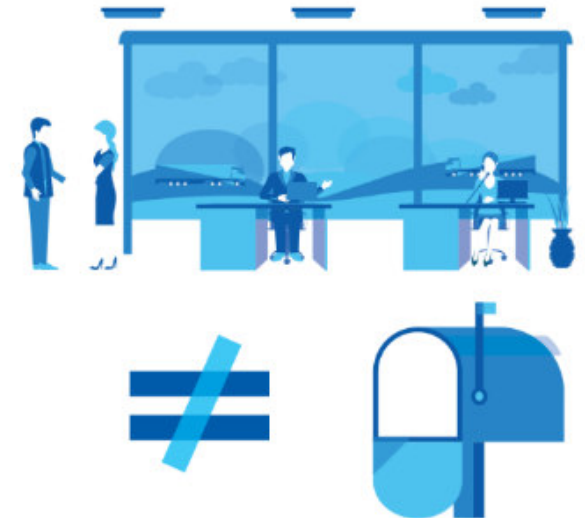
- **Actividad real en el país de establecimiento**

Empresas buzón

Las empresas «buzón» son empresas que utilizan una dirección de correo simple, sin tener cualquier otra presencia empresarial. La propuesta de la Comisión Europea tiene como objetivo garantizar el correcto establecimiento de una empresa en un país de la UE.

Algunos países europeos operan con **listas de criterios para la identificación de empresas “buzón”**, lo que ha demostrado ser eficaz.

Criterios similares deberían ser definidos a nivel de la UE.



La Comisión Europea ha creado un Registro europeo de empresas de transporte por carretera (ERRU) para facilitar el intercambio de información sobre el transporte por carretera entre los Estados miembros.

Tener un formato consistente para estos datos facilita la comparación, facilitaría la cooperación y haría el cumplimiento de las normas más eficiente.

La implementación completa de ERRU en todos los Estados miembros debe tener prioridad.

Acceso al mercado: Cabotaje

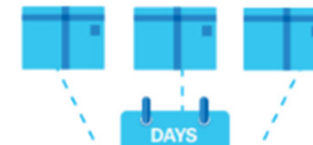


"Cabotaje" es el término usado para describir situaciones donde un camión extranjero realiza viajes nacionales de carga y descarga en el territorio de un Estado miembro de la UE, justo después de un viaje internacional desde otro Estado miembro o de un país fuera de la UE.

Las normas actuales permiten 3 operaciones de cabotaje dentro de 7 días de presencia en un territorio de acogida.

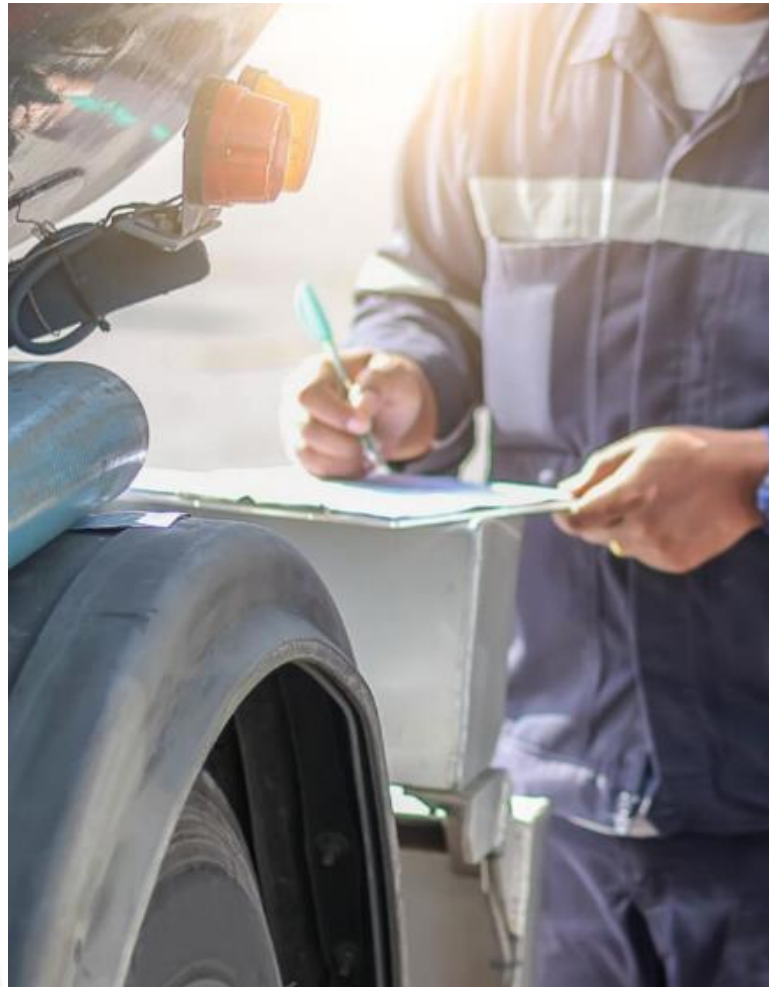
Las nuevas reglas sugeridas proponen una mayor liberalización del cabotaje permitiendo operaciones ilimitadas de cabotaje dentro de los 5 días siguientes a la entrega internacional, incluso en un país vecino de la UE.

También hay propuestas restrictivas a 3 días y añadir periodo de "enfriamiento" entre 5 y 15 días.



3 DÍAS
SIN LIMITE
60 h. "cooling"

Dificultad de vigilancia sobre las reglas del cabotaje



Difícil aplicación de las normas del cabotaje

Con las nuevas normas propuestas de acceso al mercado, los camioneros tendrían que llevar 7 documentos diferentes para el control del cabotaje como evidencia de la carga que lleva desde el extranjero y de cada operación de cabotaje. Esta es una oportunidad perdida para reducir la carga administrativa sobre los conductores de camiones. La solución podría ser tener a bordo una carta de porte, en papel o en formato electrónico (e-CMR), que contenga todos los requisitos e información.

La Comisión Europea también sugiere un número mínimo de controles de cabotaje. Sin embargo, será difícil determinar qué vehículos se dedican a operaciones de cabotaje y cuáles no. Esto podría dar pie a un mayor número de controles innecesarios, lo que dificultaría el buen funcionamiento del mercado del transporte de mercancías. Orientado más bien en que la aplicación sistemática debe ser implementada.

Tiempos de conducción y descanso



Vuelta a casa

- País del conductor
- Cada 3 o 4 semanas
- Obligar al vehículo a volver al país de la empresa
- **Dos horas con pausa previa**



Periodo de referencia

- ~~4 semanas / 3 desc. reduc.~~
- ~~180 h. de conduc / 4 sem.~~
- Compensación de los descansos reducidos NO unida a uno de los descansos diarios



Descanso en cabina

- Nunca (salvo red. y diario)
- ~~Sólo en ciertas áreas con adecuadas condiciones~~
- ~~Restricciones también para los desc. reducidos~~

Propuesta de enmiendas de ASTIC al paquete de la carretera.

1-Tiempos de conducción y descanso.

Descanso en cabina.

Propuesta de la Comisión	Enmienda propuesta por ASTIC
<p>Artículo 8 bis. Los periodos de descanso semanal normal y cualquier descanso en compensación por periodos de descanso semanal reducido previos no podrán tomarse en un vehículo. Habrán de tomarse en un alojamiento apropiado que disponga de instalaciones sanitarias y para el descanso adecuadas:</p> <p>a) proporcionadas o pagadas por el empresario, o</p> <p>b) en el domicilio o en otro lugar privado elegido por el conductor.</p>	<p>Artículo 8 bis. Los periodos de descanso semanal normal y cualquier descanso semanal de más de 45 horas que se tomen en compensación por periodos de descanso semanal reducido previos no podrán tomarse en un vehículo. Habrán de tomarse en un alojamiento apropiado que disponga de instalaciones sanitarias y para el descanso adecuadas:</p> <p>a) proporcionadas o pagadas por el empresario, o</p> <p>b) en el domicilio o en otro lugar privado elegido por el conductor.</p> <p>Se exceptuarán de la prohibición anterior los descansos realizados en vehículos provistos de los equipamientos necesarios y aparcados en establecimientos que dispongan de servicios adecuados, de acuerdo con las condiciones establecidas, previa consulta a los interlocutores sociales, por la Comisión.</p>

JUSTIFICACIÓN:

La prohibición absoluta de los descansos semanales es muy difícil de controlar. La exclusión que se propone para **áreas de servicios que cumplan requisitos adecuados** incentivará la mejora de los equipamientos de esas infraestructuras y permitirá que los conductores gocen de mayor libertad de disposición y uso de las dietas que perciben.

Flexibilidad para la vuelta a casa.

Propuesta de la Comisión	Enmienda propuesta por ASTIC
<p>Artículo 12 Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera, y con objeto de llegar a un punto de parada adecuado, el conductor podrá apartarse de los artículos 6 a 9 en la medida necesaria para garantizar la seguridad de las personas, del vehículo o de su carga. El conductor deberá señalar</p>	<p>Artículo 12 Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera, y con objeto de llegar a un punto de parada adecuado, el conductor podrá apartarse de los artículos 6 a 9 en la medida necesaria para garantizar la seguridad de las personas, del vehículo o de su carga. El conductor deberá señalar</p>
<p>manualmente el motivo de la excepción en la hoja de registro del aparato de control o en una impresión del aparato de control o en el registro de servicio, a más tardar, al llegar al punto de parada adecuado. Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera, el conductor podrá apartarse de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 2, y en el artículo 8, apartado 6, párrafo segundo, para poder llegar a un alojamiento apropiado, según lo dispuesto en el artículo 8, apartado 8 bis, para tomar en él el periodo de descanso diario o semanal. Esa excepción no deberá traducirse en un rebasamiento de los tiempos de conducción diaria o semanal ni en un acortamiento de los periodos de descanso diario o semanal. El conductor deberá señalar manualmente el motivo de la excepción en la hoja de registro del aparato de control o en una impresión del aparato de control o en el registro de servicio, a más tardar, al llegar al alojamiento apropiado.</p>	<p>su carga. El conductor deberá señalar manualmente el motivo de la excepción en la hoja de registro del aparato de control o en una impresión del aparato de control o en el registro de servicio, a más tardar, al llegar al punto de parada adecuado. Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera, el conductor podrá apartarse de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 2, y en el artículo 8, apartado 6, párrafo segundo, para poder llegar a un alojamiento apropiado, según lo dispuesto en el artículo 8, apartado 8 bis, para tomar en él el periodo de descanso diario o semanal. En el caso de que se exceda lo previsto en el artículo 8, apartado 6, párrafo segundo, el alojamiento adecuado deberá estar situado en el Estado miembro de establecimiento de la empresa y del domicilio del conductor, y el exceso, que no podrá ser superior a tres días deberá compensarse de forma inmediata con un tiempo de descanso semanal proporcional. Esa excepción no deberá traducirse en un rebasamiento de los tiempos de conducción diaria o semanal ni en un acortamiento de los periodos de descanso diario o semanal. El conductor deberá señalar manualmente el motivo de la excepción en la hoja de registro del aparato de control o en una impresión del aparato de control o en el registro de servicio, a más tardar, al llegar al alojamiento apropiado.</p>



Joint letter of ANTRAM (Portugal), ASTIC (Spain), CESMAD BOHEMIA (Czech Republic), IRHA (Ireland), LINAVA (Lithuania), OFAE (Greece) and ZMPD (Poland) asking for an amendment of 561/2006 Regulation.

Referring to Regulation 561/2006 on driving and resting periods, the following associations:

ANTRAM, National Public Road Transport Association of Portugal,
 ASTIC, International Road Transport Association of Spain,
 CESMAD BOHEMIA, Association of Road Transport Operators of the Czech Republic.
 IRHA, Road Haulage Association of Ireland,
 LINAVA, National Road Carriers Association of Lithuania,
 OFAE, Hellenic Federation of Road Transports of Greece and
 ZMPD, Association of International Road Transport Carriers in Poland.

Representing the road transport sector in their countries, declare:

1. Regulation 561/2006, together with the previous ones, has managed to consolidate driving and resting times, improving the work conditions for workers, the road safety and to equal competition for companies. Nevertheless, some of its provisions have led to harmful effects.
2. Limiting the period between two weekly rest periods to 144 hours (6 periods of 24 hours) is seriously detrimental for long distance transport. As a consequence, drivers are forced to enjoy their weekly rest periods *in itinere*. This fact harms their life conditions and the companies' productivity.
3. Trade unions have recently pointed that the conditions for the weekly rest periods enjoyed *in itinere* are terrible. A large number of drivers suffering from these conditions are not victims of "social dumping" neither of new forms of work organization as the trade unions claim - trade unions have even referred to "new slaves". This is more due to the fact that the rule is very rigid. In many cases, the workers could enjoy their weekly rest periods at home with their families if the excessive rigidity of the Regulation 561/2006 would not hamper it.
4. The conditions of the weekly "in itinere" rest offered to some central countries an "alibi" to put in force some protectionist measures, like the ban of spending it "in the cabin". The problem is not spending it in an hotel or in another place, it's not spending it with the family at home.
5. The possibility of enjoying the weekly rest periods at home would involve many advantages for the companies: they would avoid paying allowances to drivers when they enjoy their weekly rest periods *in itinere*; thefts to vehicles would decrease; delivery terms would be shortened and the vehicles could be used during the drivers rest periods.



Moreover, the possibility of enjoying the weekly rest periods at home, would make the job more attractive. This would help to reduce the lack of drivers in many countries.

The provision mainly touches the road transport industry of the so-called peripheral countries since their operators perform a larger proportion of long distance road transport. This means that they need to enjoy a larger number of weekly rest periods *in itinere* than drivers from central countries. Nevertheless, when the operators from central countries perform long distance transport they are also touched by the provision in the same way as those from peripheral countries.

The need of enjoying the rest periods *in itinere* - meaning an increase of transport costs and delays - increases the logistic costs and hampers the competition of the exports of the concerned countries, mainly the peripheral countries.

Our proposal does not intend more driving hours neither less rest times. We intend that the rise of the number of days between weekly rest periods would be counterbalanced by a proportional increase of the length of the rest periods. This means more rests and rest at home.

10. We believe that this provision should only impact long distance road transport, currently concerned by the need of enjoying rest periods *in itinere*. The provision should also guarantee that the drivers go back home to enjoy their rest periods.

11. The studies of the European Commission on similar provision for passenger transport (12 days rule) demonstrate that this is not harmful for the road safety¹.

12. The International Road Transport Union supports the proposed amendment.

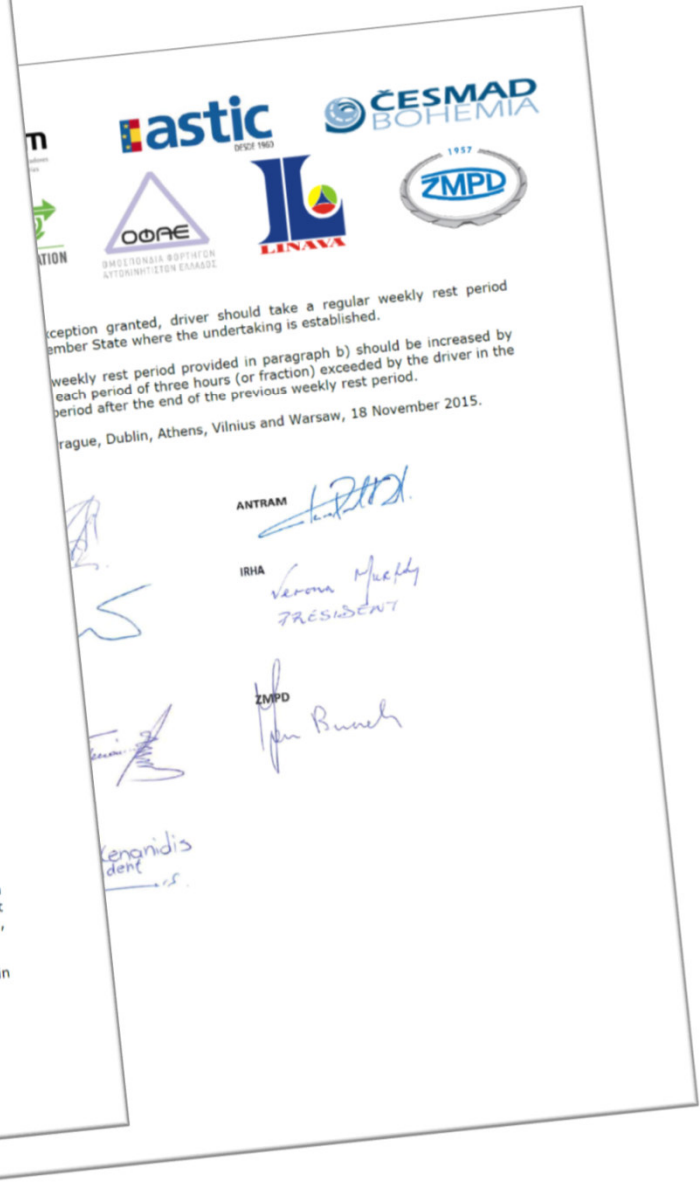
Taking into account these considerations, the undersigned agree on asking for the introduction of the following amendment to the Regulation 561/2006.

Regulation 561/2006. Amendment proposal.

Art. 8.6 tris. Nevertheless paragraph 6 provisions, a driver engaged in international goods transport operation, as established in Regulation (EC) 1072/2009 on common rules for access to the international road haulage market, could postpone his weekly rest period up to nine periods of 24 hours after the end of the previous daily rest period, provided that:

- a) International transport operations should include at least 24 consecutive hours in a Member State that is not the country where the undertaking is established.

¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=COM:2014:337:FIN>



exception granted, driver should take a regular weekly rest period in the Member State where the undertaking is established.
 weekly rest period provided in paragraph b) should be increased by each period of three hours (or fraction) exceeded by the driver in the period after the end of the previous weekly rest period.
 Prague, Dublin, Athens, Vilnius and Warsaw, 18 November 2015.

ANTRAM
 IRHA
 ZMPD

Lenković
 dent

Directiva de Trabajadores Desplazados en transporte por carretera



La Comisión Europea ha reconocido que la naturaleza del sector del transporte por carretera requiere normas especiales diseñadas para el desplazamiento de trabajadores.

Varios Estados miembros de la UE ya han adoptado medidas en este ámbito, pero **esto ha dado lugar a un mosaico de legislación nacional desarmada y no coordinada en toda la UE.**

El cumplimiento de este mosaico regulatorio presenta un desafío especial para los operadores y los conductores que cruzan varios países.

La propuesta de Directiva de la UE sobre el desplazamiento de trabajadores en la industria del transporte por carretera está destinada a:

- Minimizar la carga administrativa sobre conductores y operadores.
- Aplicar normas claras y uniformes a nivel de la UE para evitar ineficiencias provocadas por el actual mosaico de normas nacionales.

Una declaración conjunta: Los conductores no son trabajadores desplazados



At an overall level, we welcome the mobility package, as there is a need for clear, fair, and uniform European rules. However, we must not introduce a disproportionate and symbolic Posting of Workers Directive that will not ensure a stronger Single Market. This is why the Commission's lex specialis proposal, which presupposes that international transport (transport and cross-trade) is subject to the Posting of Workers Directive, and which includes a marginal derogation.

Firstly, applying the Posting of Workers Directive to all international transports where it crosses borders every day goes against the rationale of the Directive itself, as the intention is to ensure that the posting rules to employees that carry out work for months or years in the territory of the State other than the state in which the driver normally works. The posting rules are for drivers who work on a daily or even hourly basis in different Member States.

Secondly, applying the Posting of Workers Directive will not be enforceable due to the administrative challenges it causes. The Directive will entail applying numerous national legislations depending on the countries they operate in every single month with up to 12 minimum wages per legislation, depending on the seniority of the driver, on the truck being transported etc. Applying the Directive would further entail applying just as many legislations regarding minimum paid holidays. Applying the Directive would also disproporportionately reduce the cross-border activities, withdraw from such activities or even completely reduce their cross-border activities, which will have adverse effects on the companies, which have less flexibility and resources to lift the strict and heavy requirements. Accordingly, the complex regulatory proposal will also have adverse effects on the market as a whole and consequently on the functioning of intra EU trade, as it will become largely unworkable for small, medium sized and large transport companies to apply different national labor remunerations systems, different compositions of minimum wage, different social collective agreements etc. to cross-border drivers.

Thirdly, applying the Posting of Workers Directive to international transport would potentially diminish growth in the EU, as it will reduce international transport operations and thus lead to a decrease in cross border trade in the Single Market and negatively affect the overall financial state and employment rates of EU.

Finally, applying Posting of Workers Directive will become counter-productive, as it 1) will likely lead to the creation of more self-employed drivers that do not need to comply with posting rules, which will lead to unfair and even harder competition in the market, and 2) will likely also increase establishments in non-EU countries to circumvent the posting rules or even lead to existing transport companies outside of EU overtaking parts of the European market.

For these reasons, the Signatories to this Declaration are against the application of the Posting of Workers Directive to international road transport operations and therefore urge the institutions to explicitly exclude them from the scope of the Directive.

Signatures:

 Asociación Nacional de Transportadores Públicos Rodados de Andalucía	 Zemědělský závod a logistika	 Hungarian Road Transport Association	 The Road Haulage Association	 Czech Chamber of Commerce	 Irish Freight Transport Association Ireland	 The Bulgarian Association for Freight Forwarding, Transport and Logistics
 Union de Transporteurs de Logistique de France	 Deutscher Spedition- und Logistikverband e.V.	 Association of eastern international road carriers	 Portuguese Commerce and Services Confederation	 The Romanian Employers' Confederation CONCORDIA	 Czech Republic Trade Specifics in Logistics	 Greece Chamber of Commerce and Industry
 European Association of Freight Forwarders, Logistics Service Providers and Customs	 Lithuanian National Road Carriers Association	 Association of international truck and logistics	 Croatian Chamber for Trades and Crafts	 Union of Entrepreneurs and Employers	 Chamber of Commerce and Industry of Slovenia	 Employers' Federation of Road Transport
 Asociación de transportes internacionales por carretera	 Association for the Danish road transport of goods	 Association of international Road Transport Carriers in Belgium	 Belgian Courier Association	 The Irish Road Haulage Association	 Automotive Industry Association of the Czech Republic	 Slovak Chamber of Commerce and Industry
 The National Union of Road carriers from Romania	 Hellenic Federation of Road Transport	 ČESMAD BOHEMIA, the association of road transport operators	 Transportindustriförbundet	 The Irish Road Haulage Association	 The British International Freight Association	 Lithuanian Road Carriers Association
 Delivering a competitive Europe	 Association of the Bulgarian Enterprises for International Road Transport and the Road (AEBTRI)	 CESMAD Slovenian Association	 European Shippers' Council	 Freight Transport Association	 Polish Motorway Union of Road Transport Employers	 Lithuanian Road Carriers Association
 Bundesarbeiterverband	 CESMAD Slovakian Association	 Association of road carriers "Autosky Auta"	 Freight Transport Association	 The British International Freight Association	 Lithuanian Road Carriers Association	 Lithuanian Road Carriers Association

BUSINESSEUROPE

1958 - 2018 60 YEARS

THE DIRECTOR GENERAL

Mr. Antonio Tajani
President of the European Parliament
European Parliament
Paul-Henri Spaak 09B011
Rue Wiertz, 60
BE-1047 Brussels
BELGIUM

21 June 2018

Dear Mr President,



July Plenary vote on Mobility package 1:

Exemption of international transport operations from posting rules

BusinessEurope has been closely following the developments in negotiations on the Mobility package 1, one from the series of the Commission's political and legislative initiatives to achieve clean, fair and efficient transport sector fit for the 21st century.

The package's proposals on internal market and social aspects, such as rules on cabotage in road transport, driving and rest times, as well as posting of drivers receive high attention, and BusinessEurope would like to constructively contribute on one specific issue in this sensitive debate which could undermine the necessary balance on the package.

European businesses support the efforts in designing the rules that would both foster efficiency and innovation in transport solutions and ensure the necessary level-playing field with adequate social conditions for the employed in the sector. However, the flexibility and balance are really needed, and the latest debate in the June Plenary that overthrew the committee decision was worrying in this regard.

BusinessEurope, representing both service providers in the sector and European businesses at large as users of transport services, would like to reiterate its position on the importance of excluding international transport operations (transit, bi-lateral and cross-trade) from the posting of workers rules. It is important to understand that this limited exclusion on specific operations concerns the drivers that should not be

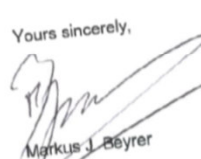
BUSINESSEUROPE

considered as posted in a Member State as they simply cross different countries because of the mobile nature of international transport operations.

Exclusion of international transport operations from the posting rules is a matter of competitiveness of the European logistics and industry at large, a seamless functioning of the value chains. Given tense global situation in terms of trade relations, it is even more important to maintain the right balance in the regulatory framework for European companies.

We trust in your support and stand ready to cooperate on this extremely important exemption.

Yours sincerely,



Markus J. Beyrer

1

Bilateral **Tránsito**



2

Bilateral

Cross Trade



MUCHAS GRACIAS POR SU ATENCIÓN

