

INTERVENCION IRUINEA
PAQUETE LEGISLATIVO CARRETERA

1.- INTRODUCCION:

Quiero comenzar esta intervención sobre el paquete de movilidad agradeciendo la positiva relación, el intercambio de información y puntos de vista y el trabajo conjunto que hemos desarrollado en estos años con profesionales y asociaciones del sector. La política y las instituciones cumplen mucho mejor su misión cuando se abren a la ciudadanía y cuando realizan su función arbitral entre intereses contrapuestos desde la transparencia, la apertura y la participación. Como diputada, no dejaré nunca de agradecer la sinceridad e intensidad que ha tenido este intercambio de puntos de vista. Ha sido clave para dar otro paso en la necesaria construcción de un mercado europeo del transporte mejor para sus profesionales y más claro para sus operadores.

2.- LOS OBJETIVOS DE LA REFORMA.

La reforma consta de tres informes referidos al régimen aplicable a los conductores desplazados, el acceso a la profesión y el mercado del transporte por carretera. Persigue consolidar el sector como cantera de empleo, propiciar la aparición de nuevos oficios y mejorar sus condiciones sociales de desempeño, generar por esa vía razones para hacer atractiva esta actividad para los jóvenes, contribuir a la seguridad vial y al cumplimiento de los objetivos ambientales. Ello redundará además una

mejora del servicio. No podemos olvidar que la muy mejorable intermodalidad del transporte europeo, los cuellos de botella en infraestructuras y la fragmentación generan unas ineficiencias que nos cuestan anualmente el 1% del PIB europeo.

La reforma además se ha empeñado en asumir y anticipar la profunda transformación que provocarán en el sector la des carbonización y la integración. En ambos es clave el uso intensivo y creativo de la tecnología. Por esa vía están apareciendo ya nuevas oportunidades de negocio y nuevos tipos de empleo.

El paquete aprobado por estrecho margen no refleja aún una posición mayoritaria, pero al menos es compartido, europeo. Y esa es la principal mejora respecto a la situación anterior caracterizada por la interpretación divergente de definiciones y conceptos básicos y por la proliferación de soluciones unilaterales estado a estado frente a problemas urgentes como el dumping social que comenzaron a aplicarse en Francia, Alemania e Italia. Por esa vía se ha reforzado la fragmentación y se han alentado medidas abiertamente proteccionistas que profundizan en la ruptura de la unidad de mercado.

3.- UN TRABAJO DE LARGO ALCANCE Y CON LARGO RECORRIDO

No ha sido fácil sacar adelante este paquete legislativo. El trabajo desarrollado para aprobar este paquete es de largo recorrido. El 31 de mayo de 2017, la Comisión nos envió su propuesta.

Tras años de trabajo y un acuerdo operativo, el mes de marzo el pleno del Parlamento devolvió los tres informes a la Comisión de Transporte ante el gran número de enmiendas que llegaron a pleno. Tras dos semanas de trabajo el pleno en abril votó los textos, pero no aprobó un mandato para negociar con el Consejo. Ello obligará a que sea la Comisión de Transporte la que apruebe el mandato negociador y permitirá abrir las negociaciones con el Consejo.

No tengo dudas de que en este episodio pesó mucho la proximidad de las elecciones europeas. En un panorama como el del transporte, fragmentado por intereses vinculados a la dimensión empresarial, al tipo de emprendimiento y a la ubicación geográfica de los operadores era fácil que aflorasen los nervios. Así primaron las posiciones particulares y su utilización en algunos estados como arma electoral contra el adversario sobre la necesidad de llegar a una posición común y asumir las cesiones que cada uno debía hacer para conseguirla.

4.- CONTENIDOS FUNDAMENTALES

A mí me tocó, como responsable de mi grupo, trabajar directamente en la negociación de la directiva sobre conductores desplazados. La primera lectura del Parlamento excluye las normas de desplazamiento del transporte bilateral y las operaciones de tránsito. Quedarán exentas las operaciones de comercio cruzado (Cross border) siempre y cuando no excedan la fórmula 1 + 1 o 0 + 2. Todas las demás operaciones están cubiertas por la norma sobre desplazamiento incluidas

las de cabotaje. Esta modalidad de servicio ha quedado definitivamente constreñida a tres días de operaciones sin límite y 60 horas de parada.

No conseguimos como habíamos propuesto, crear una Agencia Europea para el transporte por Carretera, pero al menos si se creará un registro para que los estados miembros compartan todos los datos obtenidos en las operaciones de control. Nosotros defendemos para facilitar esta comunicación establecer que el intercambio de datos se realice a través del sistema de Información del Mercado Interior (IMIs) y que se establezcan plazos entre las autoridades competentes para el intercambio de datos. La tecnología combinada con una nueva generación de tacógrafos inteligentes es la vía más realista para ofrecer seguridad jurídica a profesionales y empresas, aligerar las operaciones de control y eliminar muchas cargas administrativas.

Otro logro de este paquete es conseguir que los incumplimientos de las normas se proyecten en la evaluación de honorabilidad de las empresas de transporte. Además, la responsabilidad se extiende a otros agentes de la industria como sus cadenas de suministro, porque muchos incumplimientos de normativa no tienen su origen siempre en las empresas de transporte. Finalmente, en este ámbito defendemos que los contratantes de servicios de transporte dispongan de una opción para elegir sus proveedores en compañías certificadas por la calidad de las condiciones sociales que ofrecen a sus trabajadores.

Igualmente, acordamos medidas para evitar la manipulación de las condiciones del mercado y el régimen laboral de los profesionales que propician las llamadas “empresas buzón. Todas ellas se centran en exigir una “presencia efectiva, real y continua” en el Estado miembro en donde están domiciliadas las compañías. Esta acreditación obligará a informar sobre las cargas que se realizan y acreditar los aparcamientos y las infraestructuras de que disponen.

Las medidas antidumping relatadas se completan con otras incluidas en las normas sobre desplazamiento de trabajadores o tiempos de descanso destinadas a ofrecer más flexibilidad a empresas y conductores para planificar sus operaciones y mejorar las condiciones de trabajo con la repercusión que ello tiene en la seguridad. Frente a los pronósticos que se efectuaron al comienzo de este proceso el mandato negociador no solo no recorta tiempos de descanso, sino que propicia un disfrute más personalizado de los mismos. El periodo de referencia para el descanso sigue siendo de dos semanas. Incrementamos la flexibilidad a la hora de repartir el descanso disponible.

También acordamos mejoras para el descanso en cabina prohibiendo totalmente el descanso semanal regular. Autorizamos descansos no regulares en cabina siempre que se realice en vehículos adecuadamente equipados y en zonas reguladas para acogerlos. Así se especificaban requisitos de seguridad y confort de estas áreas, tales como aseos y duchas separadas por género, restaurante y cocina, seguridad certificada las 24 horas, wifi, personal de servicio e instalaciones comerciales para artículos de

primera necesidad con sistemas de pago y reservas de plaza que puedan abonarse sin utilizar dinero en efectivo.

Igualmente incluimos normas destinadas a erradicar la figura del profesional que pasa meses en la carretera (conductores nómadas) propiciando que los empleadores abonasen el regreso tras agotarse el periodo máximo de tres semanas de conducción. Además, definimos ese destino como aquel lugar donde esté registrada la residencia del conductor en un estado miembro o la “localización privada elegida por el conductor”. Esta norma no admitirá excepciones para autocares y autobuses, aunque hay una solicitud de que la Comisión presente una propuesta legislativa específica para los conductores de transporte de pasajeros.

Finalmente, otro de los criterios que hemos defendido es el carácter finalista que debe darse a los fondos que se recauden por el uso de las carreteras. El sector sufre una enorme presión fiscal centrada en los gravámenes que afectan a vehículos y combustible y afronta igualmente tasas específicas por el uso de infraestructuras. En lógica compensación al menos los recursos obtenidos por este último procedimiento deberían redundar en la mejora de las infraestructuras que dan servicio al transporte por carretera. Ello incluye tanto condiciones materiales objetivas de las vías, como la progresiva introducción de tecnología para convertirlas en carreteras inteligentes, etc. Es igualmente una medida de gran importancia para otros sectores como el de la construcción, especialmente castigados por la contracción de la inversión pública y muy intensivo en mano de obra.

5.- CONCLUSIONES

Esperamos, en definitiva, que la próxima comisión de transporte convierta estos informes en un mandato negociador y se inicie la siguiente fase legislativa con el Consejo. Disponer de una nueva normativa sin problemas de interpretación es fundamental para que el transporte gane en eficiencia, se anticipe a los cambios que vienen y se consolide como un sector ambiental y socialmente sostenible. Cálculos de la propia Comisión Europea sugerían que acabar con la dispersión en la aplicación de las normas y poner en marcha estos cambios ahorrará a los operadores entre 2 700 y 5 200 millones de euros en la UE-28 entre 2020 y 2035. Las infracciones de las normas de cabotaje deberían reducirse hasta en un 62 % y la creación de sociedades pantalla debería reducirse en un 10 %. Cifras de gran interés para un subsector, como el del transporte por carretera que emplea directamente a 5 millones de europeos