



Izaskun Bilbao Barandica

Vice-presidenta del grupo ALDE

Eurodiputada (EAJ-PNV)

Page | 1

ASAMBLEA GENERAL DE GUITRANS

PALACIO DE MIRAMAR
DONOSTIA 09.06.2018

izaskun.bilbaobarandica@europarl.europa.eu @IzaskunBilbaoB

www.izaskunbilbao.eus www.facebook.com/bilbaobarandica.izaskun

PARLAMENTO EUROPEO EUROPEAN PARLIAMENT EUROPAKO LEGEBILTZARRA

Rue Wiertz 60 ASP 9G 258 1047 Brussels Belgium -- Telf. +32 2 28 45528

Allée du Printemps WIC M02098 F-67070 Strasbourg France -- Telf. +33 3 88 1 75528



Buenos días y gracias por esta invitación a la que responderé explicando en primer lugar las razones de la reforma legal emprendida y un esquema de sus principales contenidos. Detallaré a continuación las posiciones que hemos defendido en el que me toca trabajar más directamente, el desplazamiento de conductores. Finalmente trataré de aclarar como han quedado los grandes temas tras estas primeras votaciones en la Comisión parlamentaria de transporte. Les agradezco mucho el intercambio de pareceres que seguro tenemos tras esta intervención. He dedicado estos meses el máximo esfuerzo para elaborar una síntesis constructiva de todas las aportaciones que recibo. Y ese es mi plan de trabajo también para las próximas semanas.

Digo esto porque nada está aún decidido. Acabamos de superar la primera fase del proceso de decisión. La Comisión de Transporte acaba de votar en sendas sesiones los informes sobre euro viñeta, peajes electrónicos, vehículos alquilados, los tiempos de descanso y conducción, el desplazamiento de los conductores y el acceso al mercado del transporte. Estamos en pleno análisis del contenido final de los textos tras estas votaciones. En consecuencia, en un próximo pleno se abrirá el plazo para que este mandato ya aprobado pueda ser contestado por al menos 76 eurodiputados, lo que retrasaría el comienzo de las negociaciones con Consejo y Comisión.

Advierto de antemano que las peculiares características del sector hacen muy difícil pronosticar un resultado de las votaciones si finalmente hay que refrendar el mandato en el pleno. Hay dos tipos de ejes de debate que van a afectar a los resultados. Uno viene marcado por los intereses y posiciones de cada industria nacional, que propician que dentro de los grupos haya divisiones basadas en este eje. Aquí la división separa a los países del este y periféricos de las posiciones que mantienen los que integran el llamado “acuerdo por la carretera”, básicamente centro europeo más Italia. Otro está relacionado con la estructura de las empresas y los modelos de negocio de cada una de ellas que traducen a la perfección la complejidad de un mercado que además está en pleno proceso de transformación. Por eso hacer pronósticos es una operación de alto riesgo. Prefiero en consecuencia compartir la actual fotografía de situación y seguir recogiendo impresiones.

1.- RAZONES PARA UNA REVISIÓN

Para comprender la importancia de la reforma que se emprende es necesario subraya la posición que ocupa en este momento el subsector de la carretera en la prestación del servicio de transporte. Hoy por hoy, sobre la carretera descansa buena parte del funcionamiento del mercado interior. Esta industria da empleo a más de cinco millones de europeos y es responsable de una quinta parte de las emisiones de gases efecto invernadero entre las atribuibles al transporte. La carretera es además la base de la capilaridad del sistema de transporte, de la resolución de los primeros y últimos tramos.

Una actividad de esa importancia está en estos momentos condicionada por las lagunas que contiene la normativa vigente que han propiciado una aplicación no homogénea en el mercado único. Resolver esas ambigüedades, establecer definiciones y normas de aplicación claras y hacerlo en todos los ámbitos relacionados con la prestación de este servicio, personas, vehículos e infraestructuras es fundamental para evitar la fragmentación del mercado y los problemas de dumping social. Y la única respuesta posible para frenar las actuaciones estado a estado que hemos visto en los últimos años. hay que decir claramente que algunas de ellas bajo la justificación de combatir esta fragmentación han puesto en marcha medidas abiertamente proteccionistas.

Esta revisión legislativa es necesaria además en un momento en el que el sector vive una transformación acelerada desde una actividad prestada y gestionada por modos a un sistema integrado de movilidad. Esta transición implica una modificación profunda de las culturas corporativas de cada



modo, un uso intensivo de tecnología y nuevas pericias profesionales y hasta nuevos oficios en el ámbito del transporte. Los nuevos reglamentos y directivas tienen que propiciar esa integración. Las principales virtudes que se derivarán de la misma se proyectan sobre los profesionales y usuarios. Los primeros disfrutarán nuevas oportunidades de trabajo y negocio. Los segundos van a ver facilitadas y ampliadas tanto la oferta como el acceso a los servicios, y la calidad de los mismos. Porque una combinación inteligente de modos es la clave para mejorar el servicio a los usuarios bien como personas, bien como gestores de mercancías. Colocar esa nueva oferta en plataformas que hagan esta oferta comprensible, accesible, completa y personalizada es otra de las razones que impulsan estos cambios.

Esta integración es una de las claves para cumplir los objetivos que tiene marcados el transporte en su progresiva des carbonización. La misma no depende solo de una sustitución de los propulsores de combustión interna y de determinados tipos de vehículos. Está igualmente vinculada a mejoras en las infraestructuras para el transporte por carretera y al cumplimiento de los planes directores de inversión. Por eso esta reforma incluye también aspectos, en el informe de la euro viñeta relacionados con este aspecto de la cuestión.

2.- EL PAQUETE A REVISIÓN.

Como señalaba al principio en este paquete legislativo se incluyen normas que afectan a la euro viñeta, los peajes electrónicos, el régimen de uso de los vehículos alquilados que se utilizan en operaciones de transporte, los tiempos de descanso y conducción, el acceso al mercado del transporte y el desplazamiento de los conductores, el informe en el que represento a mi grupo en el núcleo duro de las negociaciones.

Voy a tratar de resumir brevemente los principales cambios y mejoras que pueden consolidarse en el sector si las decisiones adoptadas esta semana salvan el pleno y las negociaciones con Consejo. Como muchas de las cuestiones en juego se encuentran en distintas directivas y reglamentos me parece más útil realizar una exposición temática de cómo han quedado las cuestiones principales tras esta primera votación que hacer una descripción de cada una de las normativas.

Buenas definiciones, criterios uniformes de aplicación y registro central de datos.

Como he dicho al principio, una de las claves para que directivas y reglamentos mejores la situación es que se apliquen de modo uniforme en todos los estados miembros. Por eso hemos defendido para empezar normas claras y definiciones e instrucciones de aplicación estrictas, conocidas y asumidas por todos para evitar una aplicación dispersa como la que ha caracterizado la que se ha hecho de la actual normativa. Para ello propusimos que el Transporte por Carretera se sumase al resto de los modos y dispusiese una Agencia Europea. Esta medida ha funcionado en otros modos de transporte como instrumento de primer orden para combatir la fragmentación. Favorece la armonización en la aplicación, elimina cargas burocráticas y estimula la cooperación gubernamental frente a la solución estado a estado de los problemas.

No hemos tenido éxito al cien por cien, 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. Una gestión compleja que se simplifica añadiendo medios



digitales para desarrollarla, seleccionando mucho mejor los factores críticos y controlándolos más eficientemente. A ese respecto hay que destacar que se acelera la introducción de una nueva generación de tacógrafos inteligentes que añaden seguridad jurídica a profesionales y empresas, aligeran las operaciones de control y eliminarán muchas cargas administrativas.

Nuestras aportaciones han propuesto y conseguido además que las infracciones que se deriven de los incumplimientos de las normas se proyecten también en la evaluación de honorabilidad de las empresas de transporte. A estos efectos abogamos por introducir, sobre la base de los incumplimientos, unos procedimientos homogéneos y conocidos para determinar cómo posibles incumplimientos van a penalizar a las empresas que sean responsables de los mismos. Como saben este es un factor fundamental para mantener las autorizaciones de operación y debe incidir también en la reputación y condiciones desde la que acceden al mercado los distintos operadores. 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.

Guerra a las llamadas “empresas buzón”

Si la posición aprobada en la comisión de transporte se mantiene otra buena noticia para el sector es la prohibición total de las llamadas “empresas buzón”. Esta versión de la deslocalización en el seno del mercado interior ha permitido estos años manipular los salarios de los conductores. En concreto se han arbitrado tres medidas para evitar estas prácticas. La primera es exigir y disponer de mecanismos para acreditar que las empresas de transporte tienen una “presencia efectiva, real y continua” en el Estado miembro en donde están domiciliadas. La acreditación se realizará presentando informes sobre las cargas que se realizan en el estado en el que la empresa esté establecida. Además, se deberá acreditar que las compañías disponen de aparcamientos y las infraestructuras necesarias para albergar sus vehículos mientras no están en circulación.

Más descanso, más seguridad, mejores condiciones.

Esta medida contra el dumping social se completa con otras incluidas en las normas sobre desplazamiento de trabajadores o tiempos de descanso que van a contribuir a ofrecer más flexibilidad a empresas y conductores para planificar sus operaciones y tienden a mejorar las condiciones de trabajo con la repercusión que ello tiene en la seguridad.

Frente a los pronósticos de que la reforma reduciría los tiempos de descanso, los textos aprobados consolidan lo existente y mejoran las posibilidades de disfrute, aunque los cálculos resulten más complejos. El periodo de referencia para computar estas pausas cambia de dos a cuatro semanas y los tiempos máximos de conducción diaria, semanal y para cada dos semanas no se modifican. Lo mismo ocurre con los tiempos de descanso diarios. El periodo de referencia elegido garantiza ocho días de descanso cada mes, pero se incrementa la flexibilidad a la hora de repartir el descanso disponible. Para disfrutar el descanso semanal el conductor puede superar hasta dos horas el tiempo máximo de conducción para facilitar el retorno. Esta prolongación debe compensarse con más tiempo de descanso.



Clarificando qué es y cómo se disfruta el descanso.

La normativa tal y como está hoy mejora las condiciones de descanso especialmente para los profesionales del transporte internacional. Hay una oposición de principio a la figura del profesional que pasa meses en la carretera (conductores nómadas). Se ha establecido la obligación de que agotado el periodo máximo de tres semanas de conducción los empleadores corran con los gastos del regreso a casa de los conductores. Se ha clarificado también la definición de casa como aquel lugar donde esté registrada la residencia del conductor en un estado miembro o la "localización privada elegida por el conductor".

Igualmente se han aclarado los términos en que deben disfrutarse los descansos semanales o regulares en cabina. En principio esta práctica se prohíbe salvo que se desarrolle en camiones con infraestructuras adecuadas para dormir y si el vehículo se encuentra estacionado en ese periodo en áreas que deben reunir unas condiciones determinadas que se detallan. Así se especifican requisitos de seguridad y confort, 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 de reserva de la plaza que puedan abonarse sin utilizar dinero en efectivo.

Trabajadores desplazados. Ámbito de aplicación.

El voto de esta semana se ha inclinado definitivamente por excluir el transporte internacional y el transporte de pasajeros del ámbito de aplicación de la norma sobre trabajadores desplazados. Actualmente 25 de los 27 estados siguen esta práctica que permite a que profesionales de un país entreguen cargas con origen en el suyo en otro estado miembro y puedan concluir su servicio en otro estado o regresar al de origen cobrando el salario establecido en el mismo. La alta movilidad de este personal ha aconsejado adoptar esta medida por puro pragmatismo evitando declaraciones generalizadas de operaciones que solo añaden cargas burocráticas al control del sector.

No ocurre lo mismo si el servicio se realiza solo en otro estado miembro en cuyo caso el profesional debe cobrar el salario local. Es el caso del cabotaje sobre el que se han realizado algunas aclaraciones. En las votaciones se ha limitado esta práctica a periodos de siete días con un máximo de 48 horas de operación por estado miembro y un parón de 72 horas durante las cuales el conductor si puede acometer otro transporte internacional. Estas condiciones marcan una notable diferencia con el régimen general que establece la directiva para trabajadores desplazados. Esta norma permite trabajar 18 meses en otro estado miembro. Dicho régimen general se aplica a los conductores contratados como agentes temporales o quienes sean transferidos a sedes que su compañía pueda gestionar en otros estados miembros.

Por lo tanto, todo conductor que realice operaciones nacionales en otro estado miembro disfrutará de la regulación salarial aplicable a los profesionales locales. Para aclarar criterios se establece también que será la duración de la jornada de cabotaje, concretamente establecida en seis horas, la que marca el límite desde el que se empieza a considerar que a dicha operación deben aplicársele las condiciones salariales y sociales del país en que se presta el servicio.

Euro viñeta.

Finalmente, otro de los criterios que puede salir adelante es el carácter finalista que debe darse a los fondos que se recauden por el uso de 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 progresiva introducción de tecnología para convertirlas en carreteras inteligentes, etc. Es igualmente un factor 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.

3.- CONCLUSIÓN.

En definitiva, la reforma 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 y mejorar el 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.

Esta revisión legislativa para entrar en vigor debe de superar las negociaciones entre Parlamento y Consejo, la institución comunitaria en la que están representados los gobiernos de los estados miembros. Hoy no hay una posición única en los gobiernos de los 27. Pero solo funcionará si conseguimos convencer con hechos y resultados a los muy numerosos y diversos actores que hay que implicar en la revolución del sector del transporte. Porque el cambio que estamos todos experimentando no viene. Se está produciendo a una velocidad propia del mundo que nos ha tocado vivir. Si hay algún sector en el que a corto plazo es urgente visibilizar la apuesta europea por la sostenibilidad es el del transporte. Esta es una apuesta global, que necesita de orientaciones y marcos normativos globales. Pero no olvidemos nunca que convertir esas líneas de actuación estratégica en realidades requiere compromisos personales y actuaciones locales.

Unas normas sólidas, de calidad, compartidas, claras y con buenos procedimientos de evaluación del impacto son el mejor camino para animar este recorrido. Y la responsabilidad, las buenas prácticas, una competencia basada en la calidad y la innovación, el factor clave para aprovechar la oportunidad para el desarrollo y el empleo que se abre ante nosotros con la transformación en curso. Por eso les deseo acierto porque en este complejo sector solo puede aspirar a la suerte el que más se la trabaja. Y aquí eso es mucho más complejo que sellar una bonoloto. Significa ponerse cada día el objetivo de ser mejor, de ofrecer algo único. En Euskadi tenemos muchos ejemplos que acreditan que en esa actitud está la clave del éxito.

Muchas gracias.