



EL FUTURO DE LA REGULACION DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN LA UNION EUROPEA

IESE BARCELONA

12 de julio de 2019

**Izaskun Bilbao Barandica
Eurodiputada RENEW EUROPE (EAJ-PNV)**



1.- INTRODUCCION:

Quiero comenzar esta intervención sobre la legislación europea para el transporte por carretera agradeciendo la organización de este tipo de actos. Ayudan a que operadores, profesionales, mercado y ciudadanía en general sean plenamente conscientes de la importancia que tiene en su vida cotidiana la política europea. Animan a entablar una relación más positiva y constructiva con ella. Y nos ayudan mucho a los que trabajamos en las instituciones a conectar con el conocimiento que necesitamos para mejorar.

Page | 2

Tenemos que acortar distancias con Bruselas. Tenemos que cambiar de mentalidad. Estamos muy acostumbrados a escuchar que vamos a Bruselas para “defender los intereses de no sé qué país, o sector allí. Yo llevo años tratando de cambiar esa expresión por otra más positiva, más empoderadora. Lo que de verdad nos ayuda es pasar de concebirnos como cumplidores o aplicadores de la normativa europea a actores protagonistas de su elaboración. Y el mejor camino para conseguirlo es alentar espacios de encuentro como este en los que comprobamos dos cosas: que hay un enorme conocimiento social, disponible y deseoso de sumar y contribuir a la mejora de la legislación europea; Y que existen caminos para hacerlo llegar hasta unas instituciones que están mucho más cerca y más abiertas de lo que parece.



Trabajar con ese ánimo es la mejor vacuna contra el populismo y otras formas de hacer, la política del slogan, la del enfrentamiento, que algunos quieren poner de moda y quieren hacer pasar por “nueva política”. En realidad, son vieja y mala política. Están justo en las antípodas de la idea de apertura, de transparencia y participación que he comenzado defendiendo como aportación a la calidad de la Democracia.

Page | 3

Quiero subrayar esta idea porque en esta charla vamos a abordar el futuro de la legislación europea del transporte por carretera. Por eso en ella debo incluir también las normas que hemos aprobado para paliar los efectos que el Brexit tiene en el sector del transporte. El Brexit es un ejemplo de la forma de hacer que la ciudadanía debería rechazar con contundencia.

La búsqueda de una solución a la crisis de liderazgo en el seno de un partido político, en este caso el conservador británico, desencadenó este proceso. El entonces líder de los tories, el primer ministro David Cameron, vio en la victoria del UKIP en las elecciones europeas de 2014 una oportunidad para recuperar su posición interna y ganar también enteros en el mercado electoral británico.

Así, comenzó a copiar el discurso európhobo de Nigel Farage para auparse en las encuestas. Con estos argumentos presionó a las autoridades comunitarias para renegociar la posición británica en la Unión. Conseguido, in extremis, un nuevo acuerdo más



ventajoso aún que el anterior, convocó un referéndum para ratificarlo. Demasiado tarde. tanto hablar mal de la unión, tanto reforzar las ideas de los verdaderos eurófobos que perdió. Ganaron los partidarios del Brexit convencidos por mentiras centradas en minusvalorar y criticar los evidentes beneficios que tiene para el Reino Unido ser miembro de la Unión.

Page | 4

De este modo las “cosas de la política”, el regate corto, las peleas internas y entre partidos políticos por el poder acabaron afectando de lleno a la política de las cosas. Ese es el trabajo que en realidad debería ocupar tiempo y preocupaciones de los partidos y las instituciones: dedicarse a resolver problemas, no crear otros nuevos y más graves.

2.- HACIA UN SISTEMA INTEGRADO DE MOVILIDAD.

El sector del transporte por carretera es uno de esos ámbitos de actividad que permite explicar perfectamente la necesidad y utilidad de la Unión Europea y sus instituciones. La fragmentación del mercado en el que operan las empresas de transporte por carretera, su lenta adaptación a las posibilidades que ofrece la digitalización, las dificultades de acceso al mercado y la profesión, las diferencias en las condiciones de trabajo en un mismo espacio económico, lastran la competitividad de la economía en su conjunto y afectan a la movilidad y la seguridad vial. esa es una primera y buena razón para aportar, a nivel europeo soluciones a



una problemática que solo puede resolverse a nivel de Unión Europea.

Pero además quiero recalcar aquí otra idea fundamental. El transporte por carretera es solo uno de los modos de transporte. La verdadera revolución que viene se centra en transformar el actual sistema de gestión de la movilidad por modos. Se trata de construir un sistema integrado de movilidad en el que el usuario simplemente exponga a los operadores sus necesidades de movilidad, el tiempo de que dispone y el presupuesto para que se le ofrezca un servicio que se ajuste a sus necesidades realizando una sola operación de contratación. Un servicio que, tanto en el caso de las mercancías como en el de viajeros, ofrecerá soluciones para todo el trayecto, incluido el último kilómetro.

Page | 5

Este proceso está produciendo un cambio en la cultura corporativa del sector. Hay ya una conciencia compartida de la necesidad de hacer un uso intensivo de las tecnologías de la información y las comunicaciones para abordar este reto. El plan director de infraestructuras de la Unión (eso son las redes trans-europeas de transporte) tiene integrado este objetivo. Por eso las obras que considera que aportan valor añadido europeo son las que contribuyen a esta transformación.

Igualmente, este sistema integrado de movilidad es crítico para incorporar el transporte de personas y mercancías con plenitud y eficacia a las políticas de lucha contra el cambio climático. En esa línea una apuesta por



el reciclaje profesional, por la innovación industrial para producir vehículos más limpios para todos los modos de transporte es otra de las herramientas que apoyan la mencionada evolución.

Los necesarios cambios para alcanzar estos objetivos se atascan, a veces, en la tentación de seguir pensando desde la perspectiva de un solo modo de transporte. Se atascan en los lógicos miedos a los cambios, a la necesidad de transformar los modelos clásicos de negocio.

Por eso una revisión responsable del marco legal en este terreno debe asumir y anticipar la profunda transformación que provocarán en el sector estas circunstancias. Novedades que propician hoy y ahora, ya, nuevas oportunidades, nuevos negocios y nuevos tipos de empleo.

3.- LOS OBJETIVOS DE LA REFORMA

La construcción de este sistema integrado de movilidad no es posible, pues, sin preparar adecuadamente cada sector para la intermodalidad más eficiente. Con el progresivo despliegue del mercado único hemos ido construyendo un marco legislativo que, en el caso del transporte por carretera, el que ocupa esta reflexión, estamos revisando. En primer lugar, porque se ha hecho una interpretación divergente de definiciones y conceptos básicos que han penalizado soluciones a problemas urgentes como el dumping social. En segundo



lugar, porque la situación creada ha propiciado la proliferación de soluciones unilaterales estado a estado 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. Y que nos alejan de la visión de futuro que acabamos de comentar.

Page | 7

Preparar el sector para el descrito escenario es el objetivo de la reforma que tenemos en marcha y que 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. Esa cifra representa el presupuesto anual de la Comisión Europea.

Por si eso fuera poco este sector es uno de los que vive con más fuerza el impacto de otra de las incertidumbres que amenazan a la Unión: el Brexit. Para el transporte un Brexit sin acuerdo cambiaría la situación en todos los



subsectores, ferroviario, aéreo, marítimo y carretera. Por eso han ido adoptándose reglamentos para establecer plazos provisionales entre nueve meses y un año para adaptarse a la nueva situación. Las claves han sido siempre tres: La primera, el mantenimiento de los estándares europeos en los operadores británicos que quieran seguir trabajando en el mercado interior de una UE a 27. La segunda la exigencia de reciprocidad para que las condiciones de los acuerdos se apliquen también en el Reino Unido a los operadores comunitarios. Y la tercera, plazos temporales de vigencia determinados. Plazos marcados por la posibilidad de que finalmente un acuerdo general de salida zanje estos problemas o que vayan negociándose acuerdos bilaterales.

Page | 8

En el ámbito del transporte por carretera las actuaciones emprendidas se han centrado en conservar el flujo de mercancías que intercambian Reino Unido y Europa por carretera. El último cálculo disponible, que data de 2017 relata que ascendió a cincuenta millones de toneladas. Por eso el reglamento que hemos aprobado propicia que las licencias de los operadores británicos que operan en la UE, siempre que sigan cumpliendo los estándares europeos, se prorrogarían hasta finales del presente año. Además, se exigiría reciprocidad.

4.- 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 voto 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.

Page | 9

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.

5.- 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.

Page | 10

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.

Page | 12

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.

6.- 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. Y me expreso en potencial porque hay voces que ya están abogando por volver al punto de partida y comenzar desde cero un debate que ha consumido miles de horas de trabajo y energía. Sinceramente creo que sería una pérdida de tiempo, porque partir del acuerdo conseguido será siempre mucho más productivo que repetir los debates que nos han conducido a él.

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. Cambios fundamentales para que los profesionales de la carretera sigan jugando el papel que les reserva este nuevo concepto de movilidad. Un lugar en el que las grandes virtudes de este modo de transporte, capilaridad, rapidez y personalización del servicio seguirán siendo insustituibles.