



**Izaskun Bilbao Barandica**

Vice-presidenta del grupo ALDE  
Eurodiputada (EAJ-PNV)

---

Page | 1

**SEMINARIO DE TRANSPORTE POR  
CARRETERA  
TRANSPRIME**

**WORLD TRADE CENTER  
BARCELONA 17.05.2018**



Buenos días y gracias por esta invitación a la que responderé tratando de establecer una posición de principio sobre esta reforma de la legislación europea sobre el Transporte por carretera. Después profundizaré en algunos de los informes que contiene, aunque por el momento son más las incertidumbres que las certezas. Finalmente estaré encantada de responder a las preguntas que tengan a bien formularme con la advertencia previa de que estamos en plena deliberación. Por eso mismo creo que este intercambio de puntos de vista que estamos teniendo es especialmente oportuno. Les agradezco mucho la plataforma que me ofrecen en este momento clave. Y les garantizo que mi objetivo es dedicar el máximo esfuerzo para elaborar una síntesis constructiva de todas las aportaciones que estoy recibiendo.

Falta tiempo y mucho diálogo para que se decanten las posiciones de todos y se produzcan acuerdos en el parlamento. Como saben después se abre un proceso de negociación interinstitucional que, en su caso conducirá al acuerdo definitivo. Por eso yo informaré, en la medida en que sea capaz de hacerlo, sobre cómo están hoy las posiciones tras las reuniones que esta misma semana está celebrando la Comisión de Transportes para estudiar las primeras propuestas de síntesis de todas las posiciones que se van aportando al debate.

## 1.- RAZONES PARA UNA REVISIÓN

Mi primera aportación se centra en apoyar la necesidad de esta revisión legislativa por tres razones. En primer lugar porque se ha demostrado que las lagunas que contenía la anterior han propiciado una aplicación no homogénea de la normativa que ha derivado en respuestas estado a estado para afrontar algunos de los problemas que atañen al sector. 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 a los que ha dado lugar el actual paquete normativo.

En segundo lugar esta revisión es necesaria por el momento de cambio que vive todo el transporte y su progresiva transformación de una actividad prestada y gestionada por modos a un sistema integrado de movilidad. Esta transición implica una modificación intensa 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. Esta revisión debe anticipar y propiciar esa integración. Las principales virtudes que se derivarán de la misma se proyectan sobre los profesionales, ante quienes se abren nuevas oportunidades de trabajo y negocio y, por supuesto, sobre los usuarios, que van a ver facilitadas y ampliadas tanto la oferta como el acceso a los servicios, y la calidad de los mismos y al medio ambiente.

Finalmente este proceso de 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 progresiva sustitución de los propulsores de combustión interna y de determinados tipos de vehículos, sino de un uso eficiente del modo más adecuado para atender el servicio que necesitan los usuarios bien como personas bien como gestores de mercancías. Y por supuesto su integración para propiciar una oferta mucho más accesible, completa y personalizada que la que hoy ofrece cada modo individualmente.

En tercer lugar la reforma es imprescindible por la importancia y posición que ocupa en este momento el transporte de carretera en la prestación del servicio de transporte. La regulación sea general o sea



específica pero siempre a nivel europeo, es imprescindible porque 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 de 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.

La precariedad que se va instalando en el sector es un riesgo, en primer lugar para la seguridad vial. Además un obstáculo de primer orden para avanzar en la descarbonización y mucho más en la profundización de sus profesionales en las pericias que van aparejadas a la revolución tecnológica que se vive en el mundo del transporte. A ello debe sumarse la propia diversidad del sector en el que conviven filosofías, enfoques e intereses muy distintos derivados de las distintas formas de emprendimiento, organización y dimensiones que confluyen en esta actividad y las muy diferentes condiciones del sector en los estados miembros.

### Agencia Europea para el Transporte por Carretera

Estas son las circunstancias que anticipan que el acuerdo en el Parlamento no será fácil y que, alcanzado éste, no se prevé menor batalla en la mesa del Consejo como ya ha ocurrido con las medidas anti fragmentación contenidas en el cuarto paquete ferroviario.

Por eso y como medida transversal que tiene repercusiones sobre todo este paquete legislativo nosotros estamos defendiendo 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.

Al servicio de este principio defendemos que a más tardar para 2025, el Transporte por Carretera se sume al resto de los modos y disponga de 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.

También está llamada a resolver la ausencia de datos fehacientes sobre actividades como el cabotaje, el efectivo intercambio de datos entre estados en unos plazos y condiciones determinados y la resolución, también con horizontes temporales conocidos y controlables, de las decisiones estado a estado que afectan al transporte por carretera.

La puesta en marcha de esta agencia, cuya principal virtualidad es una ventanilla única que aligere los complejos trámites que exige hoy, por ejemplo, el asunto del desplazamiento de los trabajadores del sector solo será posible y eficiente si se acompaña con una implantación intensiva de las nuevas tecnologías tanto en el ámbito de los prestadores del servicio como en el de las administraciones que se relacionan con él en términos de regulación como de control y apoyo al emprendimiento. Estamos trabajando sobre un sector que ofrece grandes oportunidades por esa vía a nuevos negocios y emprendedores y que puede mejorar mucho en las tareas de integración y control aplicando tecnologías ya existentes a la monitorización de vehículos y mercancías.

Otra de las cuestiones transversales sobre las que sí parece haber acuerdo es la necesidad de mejorar los sistemas de información y control. Nuestras aportaciones también tratar de reforzar la eficacia de esta reforma propiciando que todas las infracciones se proyecten también en la evaluación de honorabilidad de las empresas de transporte. 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.

## **2.- EL PAQUETE A REVISIÓN.**

Entro ahora a describir brevemente la situación de algunos de los reglamentos y directivas que están incluidos en este paquete. Comienzo, por el que se refiere a los Trabajadores Desplazados en cuyas negociaciones soy ponente en representación de mi grupo.

Page | 4

### 2.1.- Trabajadores desplazados:

Esta directiva busca soluciones para evitar que las diferentes condiciones de empleo que hay en los estados miembros propicien la fragmentación de un mercado fundamental para la competitividad de la economía europea, para la seguridad vial, para la cohesión del mercado interior, para la descarbonización del sector y para su evolución tecnológica. Partimos de la base de que esta norma es necesaria porque se ha demostrado suficientemente que la reglamentación europea de trabajadores desplazados no se adapta a las variables que definen esta actividad profesional.

La profesión de conductor profesional de transporte por carretera ha experimentado en los últimos años una degradación de sus condiciones laborales y sociales. Esta situación ha generado problemas de dumping social de todos conocidos que han tratado de solventarse con soluciones estado a estado. El resultado ha sido la aparición de figuras administrativas y legales que son, muchas veces, ejercicios de proteccionismo. Por eso han profundizado en la fragmentación e incrementado hasta extremos no sostenibles las cargas administrativas a que se somete al sector. En algunas ocasiones además, este problema se ha transferido de los operadores a los conductores.

Para cambiar esta situación defendemos que la ventanilla única europea gestione las declaraciones previas de desplazamiento de los trabajadores Nuestra apuesta servirá en este caso para ofrecer una respuesta homogénea desde los distintos estados a las solicitudes de desplazamiento tanto en lo que se refiere a los criterios que se apliquen para resolverlas como a los plazos en que deben contestarse.

Como consideración general destaco igualmente que uno de los grandes debates que está aún por resolver es el ámbito al que afectará esta nueva regulación. La Comisión de Empleo cuando tramitó la directiva que es de general aplicación a los trabajadores desplazados se decantó por aplicarles las condiciones de empleo del lugar en que se desarrolla la actividad desde el primer día de trabajo efectivo. La de transporte, dados los problemas que plantea la hipermovilidad y los breves plazos de estancia que definen la actividad, era partidaria de que esta directiva específica no fuese de aplicación a los conductores de rutas de transporte internacional, aunque esa posición no es ni mucho menos homogénea entre los grupos ni en el interior de cada grupo. La Comisión Europea por su parte no aceptará que esta directiva no incluya el transporte internacional.

### 2.2.- Tiempos de descanso y conducción

Queremos insistir aquí en que para que esta reforma tenga éxito debe ser coherente con las previsiones incorporadas en el resto de las normas que integran este paquete. Al final esta cuestión de la movilidad de los conductores está relacionada con otras como los tiempos de descanso, el acceso a la profesión o la formación. Las personas, los profesionales son el factor definitivo en la mencionada tecnificación que tiene como pilares la formación, la tecnología, la innovación. Además unos sistemas de financiación



que incorporen los factores de la sostenibilidad social y ambiental a sus evaluaciones de rentabilidad y riesgo.

En el debate sobre los tiempos de conducción los principales interrogantes vuelven a afectar a las definiciones y al ámbito. En primer lugar hay una controversia sobre si deben incorporarse a esta normativa los vehículos de menos de 3,5 toneladas, que realicen transporte internacional a los que en ese caso habría que equipar con tacógrafos.

Se ha abierto igualmente un debate sobre los tiempos de descanso que actualmente está planteado en periodos bi semanales tras los que se arbitra un descanso de 45 horas. Hay actores que defienden ampliar este rango a tres y hasta cuatro semanas y dividir las 45 horas en tres descansos de 15 horas o dos periodos de reposo uno de 30 y otro de 15 horas. Hace falta clarificar si el punto de regreso es la base del vehículo o el domicilio del conductor. También definir mucho mejor, cuando hablamos de descanso en cabina, qué significa exactamente un aparcamiento “confortable y seguro”. Y desde luego hacerlo desde la certeza de que las infraestructuras actualmente existentes no parecen ni responder a esa definición ni ser capaces de atender la demanda potencial.

En cuanto al control de las operaciones y la progresiva introducción del tacógrafo inteligente se está definiendo con precisión qué funciones incorporarán los de segunda generación. Lo ideal es trabajar sobre estándares abiertos que permitan a futuro una sencilla incorporación de nuevas funciones, por lo que considero prudente y realista la incorporación gradual de estos nuevos requisitos y funciones.

Otra propuesta plantea eximir de esta normativa sobre tiempos de descanso a los servicios ocasionales de autobús en rutas internacionales y los vehículos que participan en trabajos de construcción.

### 2.3- Euro viñeta

En este informe hay varias controversias a determinar. La más determinante para el futuro del informe son las decisiones a adoptar sobre el criterio para tarificar y sobre el destino final de las cantidades recaudadas. Nuestra posición en el primer tema es que deben homogenizarse los criterios de tarificación y tener, como base principal, de cálculo la distancia recorrida más que otros parámetros como el tiempo de uso. En el segundo tema nosotros defendemos que las cantidades recaudadas deben aplicarse al mantenimiento y mejora de las infraestructuras viarias incorporando en ese concepto también la progresiva tecnificación de las vías para convertirlas en carreteras inteligentes. Esta posición se basa en el positivo efecto que estas inversiones tienen para las condiciones de trabajo, la seguridad vial y el impulso que implican para un sector, como el de la construcción fuertemente golpeado por la crisis.

Además se están valorando la posibilidad de incluir variables medioambientales y específicamente relacionadas con la seguridad vial. Como acabo de decir, nosotros pensamos que esos dos conceptos son consustanciales al trabajo de mejora que se realiza en las infraestructuras.

Finalmente debe aclararse la posibilidad de establecer alguna restricción legal a la discriminación en las tarifas que se aplican a los usuarios en tránsito y los que efectúan trayectos locales.

### 2.4.- Cabotaje y vehículos de alquiler

Este es otro de los puntos calientes de la revisión en el que, como punto de partida hace falta aclarar un asunto decisivo: si la contabilidad de las operaciones recae sobre los conductores o sobre los



vehículos. Este es, en mi opinión el aspecto crítico. Si el debate se decantase por la segunda opción no parece fácil mantener la propia definición de cabotaje en lo que hoy es.

Igualmente es necesaria una clarificación de lo que significa una operación y aplicar esa definición de modo homogéneo en todos los estados miembros. Francia por ejemplo, ha estado considerando que una descarga debía contabilizarse como una operación de cabotaje, aunque el cliente de la operación de transporte fuese el mismo aunque tuviese que depositar las mercancías en varios destinos. El caso típico de esta situación es el transporte de vehículos y su distribución en concesionarios.

El otro gran debate está en el número de operaciones autorizadas y los plazos en que pueden efectuarse. En este momento hay dos posiciones claras: La posibilidad de realizar tres operaciones durante siete días del mismo mes, (el sistema actual) y la propuesta de la Comisión Europea, operaciones ilimitadas en cinco días continuos de cada mes. Como puede verse el debate principal va a centrarse en restringir o incrementar las posibilidades que tienen los profesionales de realizar este tipo de operaciones.

En la regulación que se prepara para la utilización de vehículos de alquiler para realizar operaciones de transporte, el objetivo de la regulación es claro: impedir que puedan generarse empresa fantasma que operen sin flota ni conductores tratando de agrupar demanda y aprovechando procedimientos de la llamada “economía colaborativa”.

## 2.5.- Transporte combinado

Otra de las piezas de este paquete se refiere a las reglas que van a impulsar la progresión del tradicional modelo de concebir el transporte por modos a la progresiva combinación de los mismos para progresar hacia un sistema integrado e inteligente de movilidad de personas y mercancías. En este tema se apuntan dos cuestiones fundamentales. La primera es cómo se van a definir los límites de las ayudas de estado que se destinen a impulsar esta combinación de modos que, como en otros sectores van a ser críticas para la libre competencia en el mercado interior.

La otra gran cuestión es la estrecha vinculación que tiene este proceso con el estado de las infraestructuras, las inversiones que se realicen en las mismas y especialmente la coherencia de los planes nacionales de inversión con las previsiones estratégicas que se aprobaron en las Redes Trans Europeas de Transporte. Un desarrollo muy divergente de estas infraestructuras estratégicas entre los estados miembros puede propiciar ventajas competitivas en el mercado interior ajenas a las propias capacidades de las empresas y profesionales que trabajan en el sector. Parte de nuestras aportaciones se centran en subrayar la importancia de esta cuestión y poner en valor los TEN-T como guía para evitar este posible problema.

Como decía al principio el debate sigue. De hecho ayer mismo mientras viajaba hacia Barcelona seguían las reuniones para tratar de alcanzar las primeras posiciones comunes y plasmarlas en lo que nosotros llamamos “enmiendas ce compromiso”. Por eso mismo aún estamos a tiempo de seguir escuchando, de seguir cargándonos de información y puntos de vista para tratar de encontrar una regulación inteligente y útil.

Finalizo recordando que 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 globales y marcos normativos globales. Pero no olvidemos nunca que requiere compromisos personales y actuaciones locales. Unas normas sólidas, de calidad, compartidas, claras y



## Izaskun Bilbao Barandica

Vice-presidenta del grupo ALDE  
Eurodiputada (EAJ-PNV)

con buenos procedimientos de evaluación del impacto que producen son el mejor camino para animar este recorrido. Debemos además proporcionar instrumentos, como la agencia, para que sean visibles y rápidos los resultados de una revisión que solo funcionará si conseguimos convencer con hechos y resultados a los muy numerosos y diversos actores que hay que implicar en esta revolución 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. Considerémoslo un cambio que necesitamos para que el transporte siga siendo cantera de empleo, como factor de competitividad y como herramienta básica contra el cambio climático.

Page | 7

Muchas gracias.