



Parlamento Europeo
Europako Legebiltzarra

Izaskun Bilbao Barandica
Vice Presidenta grupo ALDE (EAJ-PNV)/ADLE taldeko Lehendakari ordea



XVI CONGRESO NACIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE

Bilbao, del 26 al 29 de octubre de 2016

**Acceso a la profesión y el mercado del transporte
Una visión desde la UE
(Tercer borrador)**

**Izaskun Bilbao Barandica
Vicepresidenta del grupo ALDE
Eurodiputada de EAJ-PNV**



Parlamento Europeo
Europako Legebiltzarra

Izaskun Bilbao Barandica
Vice Presidenta grupo ALDE (EAJ-PNV)/ADLE taldeko Lehendakari ordea

Buenos días a todos y gracias por su invitación.

1.- INTRODUCCION:

La adecuada regulación del acceso al mercado y al ejercicio de la profesión de transportista por carretera es en este momento uno de los mayores retos a los que se enfrenta la Comisión Europea para cumplir los objetivos del Libro Blanco del Transporte y para garantizar que el ejercicio de esta actividad se desarrolle en adecuadas condiciones económicas, sociales y de competencia en el mercado interior. Este sector sigue siendo determinante para la movilidad de las mercancías en Europa ya que sigue captando el 73% de los portes en la UE.

En el mercado del transporte por carretera internacional compiten en la Unión empresas radicadas en los países de la Europa occidental, en las que los costes laborales suponen con mucho la “parte del león” de su cuenta de explotación con otras, las de la Europa central y oriental, en las que el mayor coste es el del combustible y la amortización de los vehículos.

Esta llamativa diferencia en la estructura de costes ha alentado unas prácticas que incluyen desde el falso establecimiento de empresas en determinados estados para aprovechar sus condiciones sociales y laborales, al uso fraudulento de la figura del cabotaje o la aparición de los falsos autónomos. Una situación que pone en riesgo la viabilidad de muchas empresas y, lo que es peor, ha comenzado a producir normativas estatales que están generando más problemas que los que resuelven y amenazan con fragmentar el mercado del sector en la Unión Europea.

A estas incertidumbres hay que añadir que vienen tiempos acelerados de cambios para el sector que nacen de la necesidad de ir descarbonizando progresivamente su flota, de integrar en ella los avances tecnológicos vinculados a la telemática, la conducción autónoma y la posibilidades de una intermodalidad inteligente. La carretera seguirá siendo imbatible para aportar capilaridad al sistema, pero se adivinan cambios tanto para añadir eficiencia al movimiento de mercancías por carretera en largos recorridos como para tecnificar progresivamente los servicios desde y hasta el emisor y receptor de las mercancías.

Acertar a la hora de enfocar esta lista de retos va a ser una de las claves de la competitividad del sector de transporte por carretera. Por eso es imprescindible resolver ya las incertidumbres presentes y poner en marcha un plan de apoyo al sector para abordar ordenadamente y con el necesario apoyo esta transformación.

2.- UN CAMBIO QUE OBLIGA A PANIFICAR A MEDIO Y LARGO PLAZO

Todos estos cambios van a tener repercusiones normativas y prácticas en cuestiones como las emisiones de los vehículos, el control de los mismos en todos los aspectos, los sistemas de gestión, mantenimiento y pagos, la normativa sobre pesos y dimensiones y, por supuesto las infraestructuras. Concluir en los plazos previstos los equipamientos básicos de la red prioritaria incorporada a los RTE-T, incluido el pleno



Parlamento Europeo
Europako Legebiltzarra

Izaskun Bilbao Barandica

Vice Presidenta grupo ALDE (EAJ-PNV)/ADLE taldeko Lehendakari ordea

desarrollo del sistema satelital galileo y las redes de banda ancha que permitirán aprovecharla al máximo, es vital para poder incorporar estas posibilidades con todo su potencial al sector del transporte por carretera.

Por esa razón resulta imprescindible liberar a los emprendedores y trabajadores del sector de problemas que afectan a su quehacer diario y dificultan la planificación a medio y largo plazo con la que hay que enfrentar los retos que he citado. Desafíos que tienen un enorme componente tecnológico y de inversión y otro no menos desdeñable de formación de los profesionales del sector, que van a incorporar a sus actuales competencias otro tipo de tareas y conocimientos. Desafíos que ofrecen además importantes oportunidades a nuevos emprendedores con formación en el ámbito de las TIC-s.

Por estas razones la Comisión trabaja ya en el medio y largo plazo con el estudio sobre normativas que se refieren a todo el campo de la tecnificación del sector y por la aplicación al mismo de todas las ventajas competitivas que ofrecen las muchas aplicaciones telemáticas que van a transformar la calidad del servicio que pueden ofrecer hoy las empresas de transporte. El abanico de posibilidades abarca desde la misma gestión de la flota, sus gastos, seguridad, etc. al tipo de contratación que va a poder ofrecerse propiciando que el transporte por carretera pueda integrarse con plena flexibilidad y naturalidad en una oferta multimodal y optimizar las ventajas que ofrece no sobre, sino con el ferrocarril, el avión o la navegación marítima o fluvial.

3.- UNA REVISIÓN NORMATIVA OBLIGATORIA PARA LOS ACTUALES PROBLEMAS

Abordar esta transformación en las condiciones normativas, económico-financieras, técnicas, profesionales y diría que anímicas obliga con urgencia a afrontar los retos del día a día. Y estos vienen marcados en el ámbito al que dedicamos esta charla, por el grave problema del dumping social.

La Comisión Europea está trabajando para resolver este problema en el corto plazo, algo que en nuestra opinión exigiría revisar las dos normas clave que regulan el sector, el Reglamento 1071/2009 relativo al ejercicio de la profesión de transportista por carretera y el 1072/2009 que establece las normas comunes que rigen el acceso al mercado del transporte internacional por carretera.

La Comisión ha anunciado varias veces una ambiciosa propuesta que debería también afectar a las directivas que regulan los aspectos sociales del sector como la regulación de tiempos de conducción y tiempo de trabajo y a otras normas no específicas aunque vinculadas. Me refiero a normas aplicables a otros sectores industriales como las que regulan a las obligaciones contractuales, la coordinación de los sistemas de seguridad social, el desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios o el establecimiento y movilidad de empresas en el mercado interior. En todo y pese a la reiteración del anuncio de revisión aún no podemos precisar con claridad ni el ámbito ni el calendario.



Parlamento Europeo
Europako Legebiltzarra

Izaskun Bilbao Barandica
Vice Presidenta grupo ALDE (EAJ-PNV)/ADLE taldeko Lehendakari ordea

En un debate dedicado al dumping en el transporte y las normas unilaterales establecidas para combatirlo que celebramos en el pleno de Julio pasado la Comisaria Bulc se comprometió a enviar este paquete legislativo al Parlamento antes del primer trimestre de 2017.

3.1.- Respuesta europea

La complejidad y ambición de este movimiento legislativo está íntimamente relacionada con la gravedad de los problemas a resolver y la perentoria necesidad de atacarlos a nivel europeo. En efecto las medidas unilaterales establecidas por varios estados miembros como Alemania, Bélgica, Francia y más recientemente Italia para combatir el dumping social están demostrando que el problema no puede atajarse con soluciones aplicadas a ese nivel.

Por el momento, además de la apertura de algún procedimiento de infracción la práctica demuestra que las condiciones que exigen estas normas estatales generan un nivel de cargas burocráticas y unas dificultades objetivas de control que producen más problemas que los que resuelven. Además alteran claramente la competencia en el mercado interior especialmente entre las empresas que operan en estados que son comunitarios desde antes de 2004 y suponen un enorme riesgo de fragmentación. Los paganos de esta situación son los operadores de transporte particularmente de los países occidentales periféricos y especialmente los profesionales a quienes se añade una nueva razón para la inquietud: la proliferación de controles nada homogéneos, largos, imprevisibles, complejos y que afectan también a la estructura de sus jornadas de trabajo.

Lo mismo cabe decir para aspectos clave del acceso y ejercicio de la profesión como el tratamiento del concepto de honorabilidad o reputación. Armonizar por ejemplo el concepto de honorabilidad o reputación, establecer el catálogo de infracciones que dan lugar a la pérdida de la misma para un conductor o empresa e integrar esos datos en un registro europeo debe ser una de las cuestiones a armonizar en esta revisión legislativa.

3.2.- Una actuación urgente.

Por eso la revisión de la normativa europea que prepara la Comisión debe cumplir varios requisitos básicos. El primero la urgencia. Hay que acelerar porque a este panorama ya de suyo complejo se ha unido la repercusión que sobre el sector está teniendo la crisis de los refugiados y sus efectos sobre la aplicación de los acuerdos de Schengen y en algunos lugares hasta sobre la seguridad de los profesionales el sector.

La reintroducción generalizada de los controles fronterizos en Europa encarecería los servicios de transporte en la Unión Europea, solo en costes directos, en 18.000 millones de euros de los que 3.400 impactarían en el sector del transporte por carretera. Estas son las estimaciones que maneja la Comisión Europea de acuerdo



Parlamento Europeo
Europako Legebiltzarra

Izaskun Bilbao Barandica
Vice Presidenta grupo ALDE (EAJ-PNV)/ADLE taldeko Lehendakari ordea

con los análisis que está efectuando en estos momentos sobre los efectos potenciales que tendría en el sector esta medida, unas cifras que adelantó en respuesta a una pregunta parlamentaria que le formulamos al respecto.

3.3.- Las cuestiones críticas

- Armonización y control

Esta revisión tiene que acabar definitivamente con los problemas originados porque la actual normativa, muy detallada en algunos de sus aspectos, no se aplica homogéneamente en los estados miembros o resulta difícil de hacer cumplir por la complejidad de las operaciones de control que requiere. Mientras y como se subraya en un informe sobre este problema elaborado en 2015 por el CES, hay que impulsar en los estados miembros una mejor cooperación entre los servicios de inspección laboral y los de control del transporte por carretera.

- Condiciones de acceso

Igualmente está pendiente una armonización a nivel europeo de las condiciones de acceso. El Reglamento 1071/2009 deja algunos cabos sueltos en lo que se refiere al ámbito de aplicación de esta norma por dimensión y peso de los vehículos. La transformación que viene es otra razón para armonizar este aspecto de la norma. Igualmente debería aclararse hasta dónde llega la capacidad de cada estado para incorporar condiciones adicionales a las que taxativamente exige ya la norma europea. El mantenimiento en España, por ejemplo de condiciones específicas sobre flota o capacidad de carga y antigüedad de la flota ha dado lugar a la apertura de un procedimiento de infracción.

Así nos lo confirmó la propia comisaria Bulc en una pregunta parlamentaria en la que se adelantaba que Bruselas considera que este requisito es desproporcionado y puede ser discriminatorio contra los pequeños transportistas, que muy a menudo solo tienen un vehículo y quedan así excluidos del mercado del transporte por carretera. No tengo noticias de la opinión que le ha merecido a la Comisión la respuesta que envió España al dictamen motivado que le remitió Bruselas el pasado mes de febrero, pero parece evidente que, a la vista de los principios sentados en esta actuación, cerrar la posibilidad a este tipo de condiciones adicionales será otro de los objetivos de la reforma de la normativa.

- Activar el ERRU

A nivel europeo las herramientas de control sobre las condiciones laborales y sociales y la movilidad deben desarrollarse de inmediato. Como se recordará la conexión de los registros nacionales de empresas de transporte debería haberse producido en 2012 dando lugar a un registro europeo (ERRU). Disponer de ese instrumento y de datos sobre la reputación de las empresas o las fichas de derechos laborales y sociales de los transportistas profesionales más que una posibilidad es una necesidad si queremos dificultar las prácticas fraudulentas denunciadas.



Parlamento Europeo
Europako Legebiltzarra

Izaskun Bilbao Barandica
Vice Presidenta grupo ALDE (EAJ-PNV)/ADLE taldeko Lehendakari ordea

- Hacia una Agencia Europea del Transporte por Carretera

La puesta en marcha de una Agencia Europea de Transporte por Carretera destinada a gestionar y hacer operativo este registro debería considerarse con más entusiasmo que el que ahora muestran por esta figura algunos estados miembros. Igualmente podría ayudar a armonizar las legislaciones nacionales, colaborar con los Estados Miembros en la trasposición y ejecución de la normativa europea, prevenir conflictos por el establecimiento de condiciones no homogéneas en el acceso al mercado y la profesión y trabajar en otros aspectos no menores como el problema de la no discriminación del peaje por razones de establecimiento.

- Acabar con las empresas ficticias

Las lagunas actualmente existentes en la normativa general sobre movilidad de trabajadores, el carácter móvil de las actividades del transporte y las comentadas diferencias en las condiciones socio-laborales entre estados miembros están en el origen mismo de algunas prácticas fraudulentas. El funcionamiento a través de empresas ficticias está prohibido desde 2011, tras la adopción y entrada en vigor del Reglamento 1071/2009. Esta norma determina que solo puede concederse y mantenerse el derecho de establecimiento de una empresa en un Estado miembro si dicha empresa tiene un “establecimiento fijo y efectivo”.

- Aclarar las normas sobre cabotaje

La segunda cuestión es aclarar definitivamente las dudas que hoy produce la regulación del cabotaje, el transporte nacional de mercancías realizado por transportistas no residentes. Un informe de la Comisión Europea alerta de que solo en 2013 los transportes de cabotaje aumentaron en un 20 %. En Europa Occidental. El 86 % del total de los transportes de cabotaje tiene lugar en Alemania, Francia, Italia, Reino Unido, Bélgica y Suecia, aunque la mayor parte de los transportes nacionales los realizan transportistas propios del Estado miembro.

El control sobre los requisitos de la actual normativa es muy complejo y parece propiciar que lo que debería permitir exclusivamente prestaciones temporales vinculadas a minimizar la circulación sin carga y optimizar así todo tipo de indicadores, laborales, sociales y ambientales sobre tonelada transportada, dejen de serlo. Las actuales normas demuestran que se están produciendo acumulaciones sucesivas de tres servicios en series de siete días que nada tienen de servicio temporal. Es urgente, en consecuencia revisar esta norma y aclarar algunos de los conceptos que le restan operatividad como el de “trayecto”. Igualmente la Comisión debería incorporar en sus previsiones ajustar las normas específicas que se aplican al transporte por carretera a las aplicables a la prestación temporal de servicios en general, teniendo en cuenta las especificidades del sector.

- Norma europea sobre salario y medidas de control.



Parlamento Europeo
Europako Legebiltzarra

Izaskun Bilbao Barandica
Vice Presidenta grupo ALDE (EAJ-PNV)/ADLE taldeko Lehendakari ordea

Un informe de la Comisión de 2014 destaca que los salarios, los niveles absolutos de los costes de mano de obra y otros elementos de la retribución se están equiparando en toda la UE. Las diferencias que aún persisten se achacan a la diferencia general en los niveles de salarios entre los estados que entraron a formar parte de la Unión antes y después de 2014. Mientras estas diferencias persistan Bruselas, de acuerdo con las ideas que transmite la Comisaria, es favorable a establecer mediante una norma comunitaria que los conductores cobren al menos el salario mínimo del país en el que realicen con más asiduidad la actividad y establecer qué reparto del tiempo entre países daría lugar a ese derecho y cómo debe controlarse la situación administrativa del conductor. El procedimiento no debe añadir ni cargas administrativas, ni procedimientos que alteren la estructura de la jornada laboral del conductor. Y por supuesto, eliminando las normas unilaterales al respecto.

4.- CONCLUSIONES

En definitiva nos hallamos ante una revisión urgente porque los problemas a resolver afectan a las condiciones de empleo de decenas de miles de profesionales y millares de empresas cuyas actividades son imprescindibles para la competitividad de la economía europea. Además para mejorar las condiciones de empleo en un sector en el que la precariedad, las dificultades de conciliación y las condiciones materiales en que se ejerce el empleo no alientan las vocaciones profesionales.

El tiempo que se están tomando las autoridades comunitarias para resolver este problema debe conducir a una solución que beneficie a las principales víctimas del dumping social especialmente las empresas de la Europa occidental que no recurren a prácticas fraudulentas y en general los conductores profesionales que están viendo degradarse progresivamente sus condiciones de empleo.

La solución del problema apela igualmente a los estados miembros que tienen, en este asunto, otra demostración de los beneficios que aportan las soluciones comunitarias al funcionamiento del verdadero mercado del transporte en la Unión. Las soluciones particulares solo añaden fragmentación. Tan negativo es que proliferen estas soluciones estado a estado como bloquear cuestiones tan elementales como el ERRU que por razones que no alcanzo a entender sigue sin ponerse en marcha pese a que debía funcionar desde 2012.

Esta modificación debe producirse en paralelo con el cumplimiento de las previsiones de inversión en infraestructuras que se diseñó en las Redes Trans Europeas de Transporte. Estas infraestructuras son críticas tanto para reducir la saturación como para desplegar las tecnologías que requiere la puesta en marcha de un sistema inteligente y global de movilidad intermodal a nivel europeo.

La presentación de estas modificaciones es urgente porque responde a problemas acuciantes y actuales que están debilitando el sector de transporte por carretera en un momento en el que aborda otra gran transformación: su integración en un modelo europeo de movilidad de personas y mercancías destinado a sumar modos de transporte en vez de hacerlos competir entre sí. Este es el primer procedimiento para



Parlamento Europeo
Europako Legebiltzarra

Izaskun Bilbao Barandica
Vice Presidenta grupo ALDE (EAJ-PNV)/ADLE taldeko Lehendakari ordea

optimizar las ventajas que cada uno de ellos ofrece a los usuarios, a la calidad del servicio en términos de velocidad, accesibilidad, control y eficiencia y a objetivos globales como la lucha contra el cambio climático.

Quiero por último insistir en que me tienen a su disposición para hacerme llegar sus inquietudes, del mismo modo que estaré encantada de compartir con ustedes el trabajo legislativo que realicemos con ellas para contribuir a esta revisión normativa. Nuestro trabajo es representarles, conectarles con estos procesos de decisión y tratar de mediar entre intereses para construir una posición útil y lo más compartida posible. Asumimos esa responsabilidad y tratamos, cada día, de obrar en consecuencia con la máxima transparencia y cercanía.

Muchas gracias por su atención.