



## SEMINARIO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Sede del Parlamento Europeo

Page | 1

Madrid

16.04.2018

Buenos días y gracias por esta invitación a la que voy a tratar de contribuir con una intervención breve y concreta. Aclaro igualmente que el debate sobre la Directiva para el desplazamiento de los conductores en el sector de transporte por carretera está en su fase inicial y que es, por lo tanto prematuro adelantar el resultado de la misma. En todo caso debemos decidir si debe haber una regulación específica para este sector porque se ha demostrado suficientemente que la reglamentación europea de trabajadores desplazados no se adapta a la hipermovilidad y las variables que definen esta actividad profesional.

Esta norma esta incorporada a una revisión integral de la normativa europea de transporte por carretera. En nuestro caso la directiva trata de enfrentar un problema crítico: 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 des carbonización del sector y para su evolución tecnológica. La profesión de conductor profesional de transporte por carretera ha experimentado en los últimos años una degradación de sus condiciones laborales y sociales propiciada por la existencia de un marco normativo poco específico y por su aplicación heterogénea en los estados miembros. 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.

La regulación sea general o sea específica pero siempre a nivel europeo, es imprescindible también porque afecta a un servicio sobre el que descansa buena parte del funcionamiento del mercado interior. El transporte por



carretera da además 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 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 des carbonización 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.

Si queremos avanzar hacia un sistema integrado de movilidad con un procedimiento automatizado de recogida y circulación de datos entre operadores, profesionales, usuarios y administraciones, el empeoramiento de la consideración social y las condiciones de los conductores es un auténtico contrasentido. Por eso parece más que razonable avanzar en la armonización de las condiciones en que se ejerce esta profesión dentro de un proceso mucho más amplio destinado a imposibilitar el dumping social y a propiciar que todos los agentes activos se sientan integrados y concernidos en una forma más sostenible de prestar el servicio de transporte.

La tarea, por supuesto, no es fácil, porque aterriza sobre una cultura muy instalada, sobre un sector muy diverso y sobre unas condiciones de mercado que han propiciado el dumping social. Por eso el debate será intenso. Por eso se prevén grandes dificultades en el Parlamento durante la tramitación de este paquete legislativo. Y superadas estas no menor batalla en la mesa del Consejo como ya ha ocurrido con las medidas anti fragmentación contenidas en el cuarto paquete ferroviario. Y por supuesto habrá controversia en un sector atravesado por las posiciones muy diferentes con que se asoman a este problema las muy distintas formas de emprendimiento, organización y dimensiones que confluyen en esta actividad.

Por nuestra parte si queremos aportar claridad apostando por esta solución europea específica para el transporte, incluyendo en ella el transporte internacional y las operaciones de cabotaje y aportando medidas que han funcionado en otros sectores para combatir la fragmentación. La primera es la claridad de la directiva, de sus definiciones y sus instrucciones de aplicación para evitar una aplicación dispersa. Al mismo nivel colocamos otra propuesta concreta y su evidente consecuencia. Nosotros vamos a defender que, a más tardar para 2025, el Transporte por Carretera se sume al resto de los modos y disponga de una Agencia Europea. En el ámbito que nos ocupa debe tener la misión de gestionar la ventanilla única europea de declaraciones previas de desplazamiento de los trabajadores. Esta aportación debe conducir a una reducción radical de las cargas administrativas, ubicar esa responsabilidad en los operadores y no en los conductores y propiciar una aplicación armonizada de las reglas.



La creación de esta ventanilla única y de la agencia solo serán posibles y eficientes si van acompañadas de una implantación intensiva de las nuevas tecnologías. 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. Este procedimiento homogeneizará igualmente la respuesta 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.

Nuestras aportaciones también tratar de reforzar la eficacia de esta reforma propiciando que todas las infracciones a la normativa de desplazamiento tengan repercusión 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.

Todas estas son cuestiones que hemos planteado ya en nuestras enmiendas. Muchas de estas aportaciones se producen tras un proceso de interlocución con el sector. 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.

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 con buenos procedimientos de evaluación del impacto que producen son el mejor camino para animar este recorrido al que deben sumarse tantos y tan diversos actores.

Muchas gracias.