

## DESARROLLO DE LAS MEDIDAS PLANTEADAS

**1.- Aplicación cláusula de revisión precio gasóleo y plazo de pago de las facturas obligatorio a 30 días**, eliminando la posibilidad de pacto en contrario y estableciendo régimen sancionador.

### **a) Revisión precio gasóleo**

El peso del precio del combustible, en la estructura de costes de las empresas de transporte se sitúa en torno al 35 %, lo que supone que cualquier pequeña variación al alza, si no es factible su repercusión inmediata sobre el cliente, puede suponer la generación de enormes pérdidas para las mismas.

La cláusula de actualización automática de precios, se utiliza con escasa habitualidad en las relaciones comerciales y con desfases temporales desde que se producen las subidas del combustible hasta que se hace efectiva la repercusión.

Ante la enorme volatilidad registrada de los precios del gasóleo y con el objeto de normalizar la situación de mercado debemos hacer viable la aplicación de la cláusula de revisión de los precios del transporte en función de la fluctuación de los precios del combustible.

#### Normativa de apoyo:

- Ley 15/2009 del contrato de transporte terrestre de mercancías
- Condiciones Generales de Contratación
- Código de Buenas Practicas

La ley 15/2009 del contrato de transporte terrestre de mercancías, establece la revisión del precio del transporte por carretera de aplicación automática en función de la variación del precio del gasóleo siempre que el precio del gasóleo hubiera experimentado una variación igual o superior al 5 por ciento, salvo que, expresamente y por escrito, se hubiera pactado otra cosa distinta previa o simultáneamente a la celebración del contrato.

Igualmente, salvo pacto en contrario, en los contratos de transporte continuado se aplicarán de forma automática los incrementos o reducciones determinados por la aplicación de los anteriores criterios o fórmulas con carácter trimestral en relación con el precio inicialmente pactado, sea cual fuere el porcentaje en que hubiese variado el precio del gasóleo.

El pacto en contrario se considerará nulo en todos aquellos casos en que tenga un contenido claramente abusivo en perjuicio del porteador y carecerá de efecto cuando se contenga en unas condiciones generales respecto de las que la parte que no las ha propuesto sólo pueda mostrar su aceptación o rechazo global.

#### Soluciones planteadas:

Pedir al Gobierno que se comprometa a mantener la estabilidad de las empresas de transporte ante posibles variaciones en el impuesto especial de hidrocarburos, para lo cual deberá mantener y mejorar en su caso la figura del gasóleo profesional.

Mejorar el seguimiento y control, del Gobierno, sobre la formación del precio de venta al público de los combustibles por parte de las petroleras.

Exigir al Ministerio de Industria, la publicación del precio de venta al público medio de referencia del gasóleo, al menos con carácter semanal.

Exigir de los cargadores:

- Que se actualicen las condiciones de los contratos tomando como referencias válidas las variaciones contempladas en el Observatorio de Costes desde que se firmó el contrato.
- Que para futuras contrataciones de transporte, se ponga en práctica la aplicación de la cláusula de actualización de precios tal como se refleja en la ley 15/2009 del contrato de transporte terrestre de mercancías.

La Administración instruirá a los transportistas sobre la conveniencia de la firma de contratos, en los casos de relaciones contractuales susceptibles de que puedan existir variaciones del coste de los combustibles, en los que deberá aparecer de forma explícita la cláusula de actualización de precios, así como la fórmula que se aplicará conforme a lo que se establece en las Condiciones Generales de Contratación.

Habrá que analizar la pertinencia o no de establecer un procedimiento de facturación donde aparezcan por separado las partidas correspondiente al combustible y otros conceptos como peajes y tasas por uso de infraestructuras.

#### **b) Pago obligatorio de las facturas a 30 días**

La situación generalizada de falta de liquidez y la posición de dominio de los cargadores han agravado la situación en materia de cobros, haciendo que, con carácter general, cada día sean más largos los plazos de pago de los clientes (90-120 días), mientras que el transportista ha tenido que pagar el 80 % de sus costes de explotación como máximo a 30 días.

Con la publicación de la Ley 15/2009 del contrato de transporte terrestre de mercancías y la Ley 15/2010 de modificación de la Ley 3/2004 de lucha contra la morosidad, se establece un acotamiento legal en los plazos de los pagos y la posibilidad de exigirlo, y sin embargo la aplicación práctica no es real ya que el incumplimiento de un cliente tiene que ser denunciado por el transportista, con el consiguiente riesgo de perderlo.

Por tanto es necesario que se establezca un sistema práctico que garantice el cobro de los servicios de transporte sin la amenaza de la pérdida del cliente, evitando que las actuales prácticas de alargamiento de los plazos aplicadas por los cargadores y las Administraciones Públicas, se conviertan en un hábito y el transportista tenga que ejercer sus derechos ante un juez.

#### Normativa de apoyo:

- Ley 15/2009 del contrato de transporte terrestre de mercancías
- Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres
- Condiciones Generales de Contratación
- Código de Buenas Practicas
- Ley 15/2010 de modificación de la Ley 3/2004 de lucha contra la morosidad

Según establece el Art. 39 de la ley 15/2009 del contrato de transporte terrestre de mercancías, con carácter general y cuando otra cosa no se haya pactado, el precio del transporte y los gastos exigibles en virtud de una operación de transporte deberán ser abonados una vez cumplida la obligación de transportar y puestas las mercancías a disposición del destinatario, salvo en los contratos de transporte continuado, en el que las partes hubiesen acordado el pago periódico del precio del transporte y de los gastos relativos a los sucesivos envíos, donde dicho pago no será exigible hasta el vencimiento del plazo convenido.

Según establece el Art. 41 de la ley 15/2009 del contrato de transporte terrestre de mercancías, en todo caso, el obligado al pago del transporte incurrirá en mora en el plazo de treinta días, en los términos previstos en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales.

Según establece el Art. 7 de la ley 3/2004 el deudor deberá pagar el interés de demora que resulte del contrato y, en defecto de pacto, el tipo legal que será la suma del tipo de interés aplicado por el Banco Central Europeo a su más reciente operación principal de financiación efectuada antes del primer día del semestre natural de que se trate más siete puntos porcentuales. El Ministerio de Economía y Hacienda publicará semestralmente en el «Boletín Oficial del Estado» el tipo de interés resultante.

Según establece el nuevo Art. 8 de la Ley 3/2004, cuando el deudor incurra en mora, el acreedor tendrá derecho a reclamar al deudor una indemnización por todos los costes de cobro, debidamente acreditados que

haya sufrido a causa de la mora de éste, cuyos límites máximos se recogen en este artículo.

El pacto en contrario se considerará nulo en todos aquellos casos en que tenga un contenido abusivo en perjuicio del porteador, conforme a las reglas que, a tal efecto, señala el Art. 9 de la Ley 3/2004.

Asimismo, carecerá de efecto el pacto en contrario cuando se contenga en unas condiciones generales respecto de las que la parte que no las ha propuesto sólo puede mostrar su aceptación o rechazo global.

Según establece la Disposición adicional tercera de la Ley 15/2010 las sociedades deberán publicar de forma expresa las informaciones sobre plazos de pago a sus proveedores en la Memoria de sus cuentas anuales, conteniendo la información necesaria que acredite si los aplazamientos de pago efectuados se encuentren dentro de los límites indicados en esta Ley.

#### Soluciones planteadas:

Dentro de las relaciones con los cargadores propiciar la novación voluntaria de los contratos de larga duración firmados con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 15/2010, adaptando los plazos de pago al máximo de 60 días marcados en dicha Ley, o en su defecto a aquellos plazos que marque la Ley 15/2009 de Contrato de Transporte y que resulten mas beneficiosos para el acreedor y de esta forma se acojan a los plazos establecidos para los nuevos contratos.

Dado que el Ministerio de Fomento tiene entre sus competencias vigilar que se cumplan las condiciones de mercado del transporte de mercancías por carretera proponemos:

- Incluir en el régimen sancionador de la LOTT como sancionable el incumplimiento de los plazos de pago marcados por Ley, por parte de quien contrate transporte en nombre propio y que en el caso de que el contratante sea un transportista u operador de transporte, pueda ser objeto de perdida de honorabilidad del Gestor de Transporte, el incumplimiento reiterado de estos plazos.
- Que dentro de la labor de inspección del Ministerio y de las CCAA se incluya la vigilancia del periodo de pago de los servicios facturados mediante la comprobación pertinente de las facturas de transporte y sus justificantes de pago, en las inspecciones realizadas a las figuras que actúen como cargadores en las relaciones contractuales, ya medie o no contrato escrito.
- En consonancia con el art. 11 de la Ley 3/2004, la Dirección General de Transporte Terrestre promoverá la elaboración de un Código de Buenas Prácticas Comerciales, así como la adopción de sistemas de resolución de conflictos a través de la mediación y arbitraje, que en el caso de que hablamos se

podría aprovechar la figura de las juntas arbitrales de transporte.

- Para que resulte de aplicación el seguimiento de la evolución de la morosidad y los resultados de la eficacia de la Ley, establecido en el art. Segundo de la Ley 15/2010, que recae dentro de las competencias del MITYC, la Dirección General de Transportes Terrestres hará en paralelo un seguimiento constante del cumplimiento, dentro del desarrollo de las relaciones contractuales de la actividad de transporte de mercancías por carretera, incorporando los datos obtenidos al Observatorio de Precios.
- El Observatorio de Costes y el Observatorio de Precios contendrá información sobre el tipo legal de interés de demora aplicable a las operaciones contratadas, que publicará semestralmente el Ministerio de Economía y Hacienda en el «Boletín Oficial del Estado».

Las asociaciones sectoriales, en base al nuevo art. 9 de la Ley 3/2004, deberán ejercitar la posibilidad de personarse en los órganos jurisdiccionales o en los órganos administrativos competentes, asumiendo el ejercicio de acciones colectivas de cesación y de retracción en defensa de los intereses de los asociados frente a empresas incumplidoras con carácter habitual de los periodos de pago previstos en la Ley, aplicándose el carácter confidencial en los términos de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de defensa de la Competencia.

La Administración instruirá y promoverá la conveniencia de la firma de contratos, en los que convendrá que aparezca de forma explícita los acuerdos en los plazos de pago, así como los intereses de demora que deberá pagar el cliente, en su caso, y la cuantía a reclamar por los costes cobro que surjan como consecuencia de la mora.

## **2.- Revisión y adaptación del ROTT y Órdenes Ministeriales, manteniendo los requisitos cuantitativos y cualitativos de acceso a la profesión y al mercado de transportes con el fin de mejorar la estructura y competitividad empresarial del sector.**

Con la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres lo que se pretendió en su día fue legislar sobre la organización del mercado, marcar las reglas de juego y evitar la dispersión normativa que pudiera hacer mas complejo su entendimiento y cumplimiento, así como procurar la seguridad jurídica de los afectados.

Con el paso del tiempo la LOTT ha tenido que adaptar su contenido a los cambios legislativos procedentes de la UE. Así, recientemente hubo que introducir los requisitos de Acceso a la Profesión y al Mercado, marcados a través de los respectivos Reglamentos europeos.

Como resultado de introducir estas modificaciones en la LOTT, queda pendiente el desarrollo de la misma a través del ROTT y las Órdenes Ministeriales correspondientes.

En este sentido el sector tiene una creciente preocupación sobre la presión que está recibiendo el actual Gobierno para liberalizar la entrada al mercado de nuevas empresas de transporte público de mercancías por carretera con la eliminación del requisito de acceso con un mínimo de tres vehículos y la antigüedad mínima exigida de los vehículos.

En un sector que siempre ha sido considerado como estratégico para el desarrollo económico y social del país, cualquier intento de suprimir estos requisitos contribuirá a restar músculo y a empobrecer aún más a las empresas facilitando las prácticas de subcontratación por parte de los grandes operadores que al final se acaban haciendo con la comercialización del transporte en deterioro de la estructura empresarial de las empresas que invierten en vehículos y generan el empleo, propiciando que esa situación asfixiante de dominio del mercado desemboque en un conflicto social.

Eliminar los requisitos cuantitativos y cualitativos de acceso supondrá volver a generar una bolsa de empresas de un solo vehículo que inicialmente pueda dar cobertura a trabajadores en paro procedentes de otros sectores y que finalmente la realidad los devuelva a donde vinieron con deudas y sin trabajo por un exceso de oferta y deterioro del mercado. No es la primera vez en que el transporte de mercancías se convierte en un sector refugio y requiere posteriormente de una ordenación necesaria para evitar la ruina del mismo.

#### Normativa de apoyo:

- Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres
- Reglamento (CE) nº 1071/2009 por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo.
- Reglamento (CE) nº 1072/2009 por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera.
- Real decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la LOTT.
- ORDEN FOM/2185/2008, de 23 de julio, por la que se modifica la Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera.

#### Soluciones planteadas:

Proceder a la modificación del ROTT, adaptándolo al desarrollo del contenido actual de la LOTT.

Proceder a la revisión de la Orden Ministerial que regula la otorgación de autorizaciones, adaptando su contenido y manteniendo en todo caso los actuales niveles de acceso al mercado con un mínimo de tres vehículos y la antigüedad mínima exigida de los vehículos.

### **3.- Armonización autonómica en la imposición sobre los carburantes y aplicación del gasóleo profesional en su totalidad.**

La fiscalidad específica del gasóleo en España, está compuesta desde enero del 2013, por la suma de los distintos tipos del Impuesto Especial sobre Hidrocarburos (general, especial y autonómico).

Dentro de este marco, la mayoría de las Comunidades Autónomas han incrementado potestativamente la fiscalidad específica añadiendo el tipo autonómico (mal llamado céntimo sanitario).

Ante los desajustes generados en la competencia por la aplicación arbitraria del tipo autonómico del impuesto por las distintas Comunidades Autónomas, con discriminaciones en el trato dado a los transportistas que repostan en el territorio objeto de su competencia, dependiendo del domicilio de la empresa de transporte, pedimos que se lleven a término las actuaciones necesarias para eliminar la figura potestativa del tipo autonómico del impuesto o en su caso armonizar el tipo para todas las CCAA y devolverlo en su totalidad a los transportistas bajo la aplicación de la figura del gasóleo profesional

#### Normativa de apoyo:

- Directiva 92/12/CEE, relativa al régimen general, tenencia, circulación y controles de los productos objeto de impuestos especiales.
- Directiva 2003/96/CE, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad.
- Ley 36/2006, de Medidas para la prevención del fraude fiscal, que modifica la Ley 38/1992, de Impuestos Especiales.
- Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, operada por la Ley 2/2012, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 2012
- Ley 24/2001, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, donde se regula el Impuesto sobre Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos.
- Ley 25/2006, de 17 de julio, por la que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera.
- Orden EHA 3929/2006 que regula la figura del gasóleo profesional.
- Ley 22/2009, de 18 de diciembre, por la que se regula el sistema de financiación de las Comunidades Autónomas de régimen común y Ciudades con Estatuto de Autonomía y se modifican determinadas normas tributarias.

- Acuerdo 3/2012, de 17 de enero, del Consejo de Política Fiscal y Financiera.

La Ley 25/2006 introduce las medidas necesarias para dar ejecución a los acuerdos de la II Conferencia de Presidentes, celebrada en Madrid el día 9 de septiembre de 2005, dirigidos a proporcionar a las Comunidades Autónomas recursos adicionales para financiar el sistema sanitario. Entre el conjunto de medidas acordadas figura la atribución de mayor capacidad normativa en relación con el Impuesto sobre Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos, ampliando la posibilidad de gravar el tramo autonómico en 24 €/1000 lts. mas, dejándolo en la banda de 0 a 48 €/1000 lts. y permitiendo que el límite superior de la banda pueda ser actualizado por la Ley de Presupuestos Generales del Estado, para lo cual modifican los apartados 3 y 4 de la disposición transitoria tercera de la Ley 21/2001 de financiación de las Comunidades Autónomas.

Por otra parte, la disposición final cuarta de la citada Ley de Medidas para la prevención del fraude fiscal, modifica el artículo 9 de la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, donde se regula el Impuesto sobre Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos, introduciendo en dicho artículo un número seis bis en el que se prevé que las Comunidades Autónomas que hayan fijado un tipo de gravamen autonómico para el gasóleo de uso general podrán no aplicar dicho tipo en todo o en parte y reconoce el derecho a la devolución total o parcial de las cuotas correspondientes a su previa aplicación, respecto del gasóleo de uso general que haya sido utilizado como gasóleo profesional.

La no aplicación de dicho tipo a que se refiere el párrafo anterior se llevará a cabo mediante la devolución total o parcial de las cuotas del impuesto satisfechas o soportadas por la aplicación del mismo al referido gasóleo.

Las previsiones contenidas en la disposición final cuarta. cinco de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Estabilidad Financiera), junto con la modificación de la Ley 22/2009, de 18 de diciembre, por la que se regula el sistema de financiación de las Comunidades Autónomas de régimen común y Ciudades con Estatuto de Autonomía y se modifican determinadas normas tributarias, así como de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, operada por la Ley 2/2012, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 2012, han constituido el instrumento normativo necesario para llevar a cabo la integración del Impuesto sobre Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos en el Impuesto sobre Hidrocarburos, según las bases recogidas en el Acuerdo 3/2012, de 17 de enero, del Consejo de Política Fiscal y Financiera.

Como consecuencia de dicha integración, el 1 de enero de 2013, quedó derogado el Impuesto sobre Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos, y su carga tributaria incorporada al Impuesto sobre Hidrocarburos, lo cual ha requerido una modificación de la estructura del Impuesto sobre Hidrocarburos, referida fundamentalmente a la diferenciación de los tipos impositivos del impuesto, y a la creación de la figura del reexpedidor, como responsable de la

regularización del tipo autonómico, en relación con determinados suministros de productos energéticos sujetos a este tipo impositivo.

#### Soluciones planteadas:

Tras la modificación de la Ley 22/2009, de 18 de diciembre, con efecto a partir del 1 de enero del 2013, por la que se regula el sistema de financiación de las Comunidades Autónomas de régimen común y Ciudades con Estatuto de Autonomía, eliminando la potestad de introducir un tramo autonómico del Impuesto sobre Ventas Minoristas de determinados Hidrocarburos e integración del mismo dentro del tipo del impuesto especial de hidrocarburos quedaría pendiente la regulación de una aplicación armonizada del tipo autonómico a todas las CCAA y aplicar su devolución total al sector bajo la figura del gasóleo profesional, utilizando el procedimiento establecido en la Orden EHA 3929/2006, adaptado a la nueva realidad.

#### **4.- Defensa de la figura del gasóleo profesional en Europa y aplicación en España**

Es importante señalar el reconocimiento que hace, la Directiva 96/2003 CE sobre la fiscalidad de los productos energéticos, en su artículo 7, sobre los distintos tipos de uso del gasóleo, diferenciándose así el gasóleo profesional del destinado a otros usos.

En la actualidad, en España se toma como referencia para superar los mínimos de fiscalidad establecidos por la Directiva la adición del tipo general y especial del Impuesto Especial sobre Hidrocarburos.

A partir del 1 de enero de 2012 España podía utilizar un nivel impositivo diferenciado siempre que no fuera inferior a 330 Eur./1.000ltrs., tal y como consta en el cuadro del Anexo I de la Directiva.

El compromiso de mantener la fiscalidad del gasóleo de automoción empleado por los profesionales del transporte por carretera en los niveles mínimos autorizados por la Directiva comunitaria, supone la admisión de un gasóleo profesional, que debe significar en todo caso, el mantenimiento de la fiscalidad mínima a que hace referencia la propia Directiva.

Actualmente España, con 331 €/1000 lts., se sitúa 1 euro por encima del nivel de referencia que marca la Directiva, lo que permite una recuperación por concepto de gasóleo profesional de un importe máximo de 50 €/año por vehículo.

La Directiva 2003/96/CE establece en el segundo párrafo del Art. 7.1, que a más tardar el 1 de enero de 2012, el Consejo, por unanimidad, previa consulta con el Parlamento Europeo y basándose en un informe y una propuesta de la Comisión, decidirá los niveles mínimos de imposición aplicables al gasóleo para un período adicional que comenzará el 1 de enero de 2013.

En base a esta disposición, la Comisión, tras un intento que no salió adelante en el 2009, en el 2011 lanzó una nueva propuesta de modificación de la Directiva 2003/96/CE, modificando la estructura del impuesto, los niveles mínimos de imposición aplicables al gasóleo, y una serie de preceptos hoy en vigor.

En estos momentos que la Comisión plantea una posible modificación de la fiscalidad de los hidrocarburos, la modificación de la Directiva, por ser un tema de fiscalidad, requiere Unanimidad del Consejo y no existe una postura unánime, contando con la oposición de países fuertes como el Reino Unido y Alemania.

#### Normativa de apoyo:

- Directiva 96/2003/CE sobre la fiscalidad de los productos energéticos.
- Propuesta de modificación, del 2011, de la Directiva 96/2003/CE.

#### Soluciones planteadas:

El Gobierno tendrá que defender los intereses españoles, ante la UE, en los cuatro puntos siguientes:

1. Mantenimiento de la estructura del impuesto especial sobre hidrocarburos.
2. Mantenimiento de la figura del gasóleo profesional, que pretendían eliminarla para el 2013.
3. Eliminación de la posibilidad de la diferenciación regional para España (céntimo sanitario), o su mantenimiento condicionado a su devolución total por la vía del gasóleo profesional.
4. Posibilidad de compensación de la doble tributación al sector en el caso de implantaciones de euroviñetas.

Igualmente el Gobierno tendrá que asumir el compromiso de mantener, internamente en España, la fiscalidad sobre hidrocarburos en los mínimos aceptados por la Directiva europea y realizar las actuaciones necesarias para la eliminación o compensación de los tipos autonómicos del Impuesto, a través de la aplicación del gasóleo profesional.

**5.- Euroviñeta:** El Gobierno de España no debe adelantar ninguna decisión que suponga un aumento de la fiscalidad.

La EUROVIÑETA que tiene su origen en 1999, nunca se ha tratado de una obligación para los Estados, y hay que verla como un manual de instrucciones de como se debe aplicar si un Estado opta por hacerlo.

España cuenta con Real Decreto 286/2014 que deroga el anterior Real Decreto 713/2009, de 24 de abril, y que tiene por objeto establecer los criterios que han de utilizarse para la determinación de los peajes a aplicar a los vehículos pesados, tal como se comprometió el Gobierno frente al sector, tras los acuerdos del 2008.

El origen de esta figura esta en la armonización de las formulas de recuperación de los costes de construcción y mantenimiento de las autopistas, y con posterioridad se ha incluido el componente de los costes externos (el que usa paga y el que contamina paga).

En España, tradicionalmente, se han construido y mantenido las carreteras sin necesidad de aplicar la Euroviñeta, dado que se destinaban los recursos necesarios para ello, procedentes de los impuestos recaudados.

En un mercado perfecto el problema se le trasladaría a los cargadores y consumidores finales. Las empresas de transporte actuarían como correa de transmisión, trasladando los costes de las tasas y peajes al mercado, pero desgraciadamente este no es el caso.

Un sector como el nuestro, débil por su estructura, cada vez se encuentra más afectado por la presión fiscal, tasas y costes externos que se interiorizan minorando los resultados empresariales y en gran medida asumiendo pérdidas, por la imposibilidad de trasladar costes al mercado. Las empresas pueden ser eficientes sobre otros elementos de coste pero no sobre los impuestos.

Solamente en concepto de Impuestos sobre los hidrocarburos se recauda en torno a los 10.000 millones de euros y aunque estos ingresos van a la caja única, gran parte de estos deberían destinarse a las infraestructuras de carreteras ya que son la fuente de la recaudación (Existe un binomio combustible-carretera).

España necesita posicionar sus productos en los mercados europeos y como país periférico no puede perder competitividad por la vía del incremento de los costes de movilidad.

#### Normativa de apoyo:

- Directiva 1999/62/CE, denominada Directiva "euroviñeta".
- Directiva 2006/38/CE, que regula la tarificación por el uso de infraestructuras.
- Real Decreto 286/2014, de 25 de abril,
- Directiva 2011/76/UE

#### Soluciones planteadas:

Dotar partidas para el mantenimiento e inversión en infraestructuras viarias, contemplando los ingresos recaudados a través del Impuesto Especial de Hidrocarburos.

Pedir a la Administración una asignación racional de los ingresos y reducción del gasto corriente improductivo. Hay que evitar el desvío presupuestario a inversiones no productivas.

Defensa del “**no a la tarificación**” por el uso de las infraestructuras y en cualquier caso el Gobierno antes de adoptar cualquier decisión tendría que consultar con el sector ciertos aspectos previos a analizar y debatir.

En última instancia conseguir un efecto neutral sobre la fiscalidad del sector requilibrando la presión fiscal a través de compensaciones sobre otras figuras tributarias.

#### **6.- Aumento progresivo de los tramos de desvío voluntario del tráfico de vehículos pesados a las autopistas de Peaje con las bonificaciones correspondientes.**

Últimamente se están dando casos de desviaciones del tráfico pesado de las carreteras nacionales a las autopistas de peaje por motivos de seguridad, bien con carácter obligatorio y transitorio ó bien con carácter voluntario y aplicación de descuentos.

El sector está a favor de cualquier desviación con carácter voluntario cuando se apliquen los descuentos correspondientes para que la medida tenga un alto grado de eficacia.

Por otra parte tampoco hay nada que objetar al desvío obligatorio de tráfico pesado hacia autopistas de peaje cuando el desvío sea gratuito.

#### **Soluciones planteadas**

Crear un mapa de rutas preferentes para los desvíos voluntarios de tráfico pesado a las autopistas, con la asignación de fondos presupuestarios suficientes para hacer efectivas y atractivas las propuestas.

Hacer una campaña de comunicación explicativa que llegue a las empresas de transporte, donde se den a conocer todas las bondades de las distintas iniciativas de cara a que se puedan tomar decisiones de tráfico acertadas por parte de los transportistas.

#### **7.- Racionalización de las restricciones al tráfico, con la apertura de corredores libres 24 horas al día y 365 días al año.**

La mejora de la seguridad de las infraestructuras de transporte por carretera es una de las prioridades dentro de la Política Común de transporte por carretera de la Unión Europea para garantizar los principios fundamentales de libertad de circulación, de personas y mercancías, así como la libre prestación de servicios, con criterios de eficacia y seguridad.

De las cuestiones que requieren una armonización urgente, entre los países integrantes de la Unión Europea, está la regulación de las restricciones de circulación para los vehículos pesados. Restringir el tránsito de estos, lejos de mejorar las condiciones y la seguridad del tráfico, en puntos estratégicos,

genera grandes caos circulatorios, más consumo de carburante, mayor grado de contaminación, inseguridad vial y estrés.

En la actualidad, el establecimiento de restricciones a la circulación a nivel nacional, regional y local, se realiza de forma descoordinado y sin tener en cuenta al sector.

Las Restricciones genéricas a la circulación de vehículos pesados durante los fines de semana a nivel europeo tienen consecuencias negativas importantes para la libre prestación de servicios de transporte en la UE. Las regiones periféricas de la Comunidad como España se ven afectadas en gran manera y desproporcionadamente por su situación geográfica.

Actualmente en la UE no existen normas armonizadas para la aplicación de restricciones y la existencia de prohibiciones de circulación diferentes según los Estados miembros penaliza la realización de transporte internacional con trayectos largos de ida y vuelta, provocando excesivas interrupciones a la circulación de camiones.

El Sector y la Economía, necesita con urgencia la flexibilización de las restricciones al tráfico, con la apertura de corredores libres 24 horas al día y 365 días al año.

#### Normativa de apoyo:

- Resolución de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico.
- Resolución de la Dirección de Tráfico, del Departamento de Interior, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico en la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- Resolución por las que se establece medidas de regulación de la circulación y el transporte de mercancías por carreteras de Cataluña

#### Soluciones planteadas:

El Gobierno debe crear una Comisión de Coordinación para abordar las Restricciones al Tráfico, en la que estén presentes la DGT, aquellas Comunidades Autónomas que tienen las competencias transferidas (Cataluña y País Vasco), la Dirección General de Transporte terrestre y una representación del Comité Nacional de Transportes.

El Gobierno español, debe promover ante la Comisión Europea la posibilidad de retomar la propuesta de regulación y armonización del tratamiento sobre las restricciones a la circulación de los vehículos pesados de mercancías, que efectúan transportes internacionales, para garantizar una reducción al mínimo posible de las consecuencias negativas para la libertad de prestación de servicios de transporte, a nivel comunitario.

Establecer a nivel nacional y comunitario una red de corredores verdes dentro de la red transeuropea de transporte, que permitan el tráfico rodado del transporte profesional, evitando así la ruptura en el tránsito comunitario.

## **8.- Armonización de la regulación sobre pesos y dimensiones a nivel europeo**

La reciente modificación de la Directiva sobre pesos y dimensiones, no ha entrado al fondo de la cuestión, introduciendo solo modificaciones menores, relacionadas con aspectos aerodinámicos de los vehículos y con la utilización de combustibles alternativos.

De momento no hay nada a la vista sobre posibles modificaciones que supongan un aumento de los pesos y la capacidad de carga de los vehículos.

Algunos países han puesto en marcha pruebas piloto sobre la utilización del megatruck y otros ya han tomado posiciones a favor o en contra.

Países como Francia han introducido en su ordenamiento jurídico para el tráfico interior las 44 toneladas con 5 ejes.

En el momento actual en que España y otros países de la UE se encuentran en una situación de incertidumbre económica, con una clara reducción de la demanda de transporte en los últimos años, no es tal vez el momento más adecuado para proceder a una modificación que incremente la oferta de transporte disponible (vehículos) como consecuencia del aumento de la capacidad de carga y de las dimensiones de los vehículos que afectan al volumen unitario transportado.

### Normativa de apoyo:

- Directiva 96/53/CE, del Consejo de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional
- R.D.2822/1998, de 23 de diciembre, Reglamento General de Vehículos

### Soluciones planteadas:

Poner en marcha pruebas piloto en España, sobre la utilización del megatruck, atendiendo las sugerencias sobre la regulación de las condiciones de las mismas planteadas por el CNTC.

Si hablamos de la armonización a medio y largo plazo sobre la regulación de pesos y dimensiones a nivel europeo, tendremos que hablar de altura, anchura, longitud y pesos, para adaptar la legislación a las necesidades del mercado, evitando distorsiones de competencia y rupturas en los tráficos intracomunitarios.

## **9.- Supresión del IAE:**

La entrada en vigor del RD Leg 2/2004 por el que se aprueba la Ley de Haciendas Locales ocasionó un efecto divergente sobre los diferentes agentes del sector del transporte por carretera, en la aplicación del Impuesto de Actividades Económicas. Por un lado, supuso la exención para todas las personas físicas y entidades jurídicas cuyo volumen de facturación no alcanzase un millón de euros, y por otro, un incremento medio del 30 % en las cuotas tributarias del resto de los sujetos pasivos.

La eliminación total de este impuesto evitaría por un lado la distorsión de las condiciones de competencia, dependiendo únicamente de la forma jurídica que adopta el empresario para su actuación, y por otro un incremento desmesurado de las cuotas tributarias.

Además carece de sentido que el Plan PETRA apoyase la concentración de empresas para fortalecer la estructura del sector y por otro lado se penalice dicha concentración.

### Normativa de apoyo:

- RDLeg 2/2004 por el que se aprueba la Ley de Haciendas Locales.

El Art. 82.1.c) de la Ley de Haciendas Locales, aprobada por el RDLeg 2/2004, exime del pago del Impuesto sobre Actividades Económicas a los contribuyentes del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y Los sujetos pasivos del Impuesto sobre Sociedades, las sociedades civiles y las entidades del artículo 35.4 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, que tengan un importe neto de la cifra de negocios inferior a 1.000.000 de euros.

El art. 85 regula las tarifas del impuesto en las que se fijarán las cuotas mínimas, así como la Instrucción para su aplicación, que se aprobarán por real decreto legislativo del Gobierno.

La fijación de las cuotas mínimas permite determinar aquellas actividades o modalidades de estas a las que por su escaso rendimiento económico se les señale cuota cero.

También se establece que la cuota resultante de la aplicación de las tarifas no podrá exceder del 15 % del beneficio medio presunto de la actividad gravada.

### Soluciones planteadas:

Dado por una parte la situación generada de distorsión de las condiciones de competencia basada en la aplicación o no del impuesto en función del importe neto de la cifra de negocios de las empresas y dada la circunstancia de que el rendimiento económico de las empresas que ahora están sometidas al pago del impuesto es nulo y están soportando pérdidas en sus cuentas de explotación, pedimos la eliminación de este impuesto y en cualquier caso la aplicación de

cuota 0 al sector, al menos hasta que las empresas obtengan beneficios, para lo cual se propone la modificación de las tarifas del impuesto mediante Real Decreto legislativo del Gobierno, tal como se habilita en el Art.85.1 del texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por el RDLeg 2/2004.

**10.- Recuperar la deducción por inversiones para la adquisición de vehículos industriales con categoría Euro superior, ó establecer mecanismos fiscales que supongan condiciones favorables para la adquisición de vehículos industriales menos contaminantes.**

El Art. 92 de la Ley de Economía Sostenible, titulado como “Incremento de la deducción por inversiones medioambientales”, lejos de incrementarlas para la adquisición de vehículos industriales con categoría EURO superior, las suprimió a partir del 1 de enero de 2011 pasado ya que derogó el apartado 2 del Art. 39 de la Ley del Impuesto de Sociedades.

**Normativa de apoyo:**

- Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo
- Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades

**Soluciones planteadas:**

Dada la necesidad de mantener mecanismos fiscales que supongan condiciones favorables para la adquisición de vehículos industriales menos contaminantes solicitamos se reconsidere la oportunidad de apoyar la renovación de la flota del sector, mediante el apoyo a la inversión en la adquisición de nuevos vehículos industriales adaptados a las últimas exigencias de mejoras medioambientales (Vehículos EURO VI) e incluir una modificación en el texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo y en la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, que de cabida de nuevo a la deducción por la adquisición de vehículos industriales adaptados a las últimas exigencias de mejoras medioambientales (Vehículos EURO VI).

**11.- Asignación CNAE específico para los Centros de Transporte y Logística.**

Los centros de transporte y logística son una pieza clave para el desarrollo de la actividad propia de las empresas que allí se ubican y por tanto están catalogados en la LOTT como actividades auxiliares y complementarias del transporte.

La aplicación actual a los Centros de Transporte y Logística de un CNAE relacionado con el desarrollo de actividades urbanísticas, resta a esta actividad de su naturaleza propia y propicia connotaciones de tipo fiscal y regulatorio fuera de lugar para la actividad de que se trata.

#### Soluciones planteadas

Asignar un CNAE específico para los Centros de Transporte y Logística

### **12.- Control de la aplicación irregular de figuras jurídicas que provocan distorsiones en el mercado de transporte.**

La estructura empresarial de nuestro sector se caracteriza por un alto nivel de atomización, lo que hace que muchas empresas hayan estado acogidas al régimen fiscal de módulos.

El régimen de módulos, por su singular particularidad, ha dado pie a la posible emisión y venta de facturas falsas, produciendo distintos niveles de coste en el mercado y fraude a la Hacienda pública.

Por tanto la aplicación de distintos niveles de fiscalidad dentro del mismo sector, genera distorsiones sobre el nivel de competitividad entre las empresas que actúan en el mercado.

El sistema de módulos, hasta cierto punto puede resultar discriminatorio y obsoleto y al final sitúa a los autónomos y las empresas como rehenes del propio sistema.

Ante la discusión de módulos sí/no lo único que buscamos es una solución no traumática que lleve a un tratamiento fiscal neutral entre las distintas figuras jurídicas, que evite todo tipo de picarescas en menoscabo de la igualdad de competencia.

#### Normativa de apoyo:

- Ley de lucha contra el fraude.
- Ley de presupuestos del Estado para el 2016

#### Soluciones planteadas:

Reconociendo hasta el momento la bondad de los sistemas fiscales que simplifican la gestión administrativa de las empresas de menor dimensión, se solicita igualar progresivamente los niveles de competencia y mejorar la neutralidad impositiva entre las distintas figuras empresariales, tanto por las condiciones de acceso a dichos regímenes como por los métodos de cálculo de los rendimientos netos y cuotas impositivas objeto de los mismos, así como corregir determinadas prácticas irregulares que a su amparo se pueden estar produciendo.

### **13.- Unificación y coordinación a nivel estatal de trámites administrativos relacionados con la actividad de transporte.**

Se debe intensificar la labor coordinadora entre las distintas administraciones competentes en materia de inspección de transporte (Ministerio de Fomento y CC.AA.), utilizando los mismos criterios de aplicación en la tramitación y gestión de expedientes, así como en la tipificación y sanción de las faltas.

Para la implantación correcta de los planes de actuación inspectora, debemos buscar una Inspección reeducadora que incida sobre aquellos puntos más determinantes en la distorsión de las reglas del juego, evitando todo tipo de tentación recaudadora, ya que el fin último es el saneamiento de las malas prácticas que deterioran los precios del mercado por las irregularidades y bolsas de fraude.

#### **Soluciones planteadas**

Coordinación entre los cuerpos de inspección de transporte por carretera del Estado y los de las CCAA.

Redacción de criterios de interpretación comunes para todas las Administraciones.

### **14.- Acceso real de las PYMES a la financiación, y mantener partidas presupuestarias para las Sociedades de Garantía Recíproca del sector.**

Uno de los problemas más importantes para el sector, derivados de la crisis financiera, es la imposibilidad de acceso al crédito y la falta de liquidez.

Gran parte de las empresas que han tenido que cerrar o que se encuentran en procesos de concurso de acreedores, su situación tiene origen en la falta de liquidez. Muchas eran empresas operativamente viables pero ahogadas por la falta de financiación.

Empresas con historial crediticio impecable no pueden renovar sus líneas de financiación y descuento, ya que el sistema bancario no acepta el riesgo y cuando lo hace es a tipos de interés muy por encima del euríbor y aportando garantías de todo tipo.

Ante las dificultades financieras actuales, solicitamos el apoyo del Gobierno para que a través del ICO y el apoyo a las SGR, el sector tenga acceso real a la financiación.

En estos momentos existe una SGR (IBERAVAL) que apuesta claramente por el sector y está dispuesta a continuar la labor de dar cobertura financiera a las empresas de transporte, labor que hasta el pasado reciente ha venido ejerciendo TRANSAVAL, hoy integrada en la anterior, para lo cual ayudaría mucho que el Ministerio de Fomento dotase ciertos fondos a la misma en apoyo a las PYMES.

### Soluciones planteadas

Habilitar nuevas líneas ICO de financiación específica para el sector transporte.

Llevar a presupuestos del Ministerio de Fomento una dotación presupuestaria anual que sirva para conseguir dar mayor cobertura de avales a las empresas de transporte por carretera.

**15.- Ayudas al abandono de la profesión:** Mantener dotación presupuestaria suficiente para las próximas convocatorias.

Dentro de las medidas de carácter social establecidas en su día por el Ministerio de Fomento, en base a las negociaciones realizadas con el sector, cabe mencionar las Ayudas al Abandono. Esta medida que ha servido para incentivar la salida del sector de empresarios próximos a la jubilación, amortizando su correspondiente autorización de transportes y contribuyendo a desatomizar la oferta de transportes, ha tenido estos años la relevancia suficiente como para que sea considerada como una partida presupuestaria permanente dentro de los presupuestos del Ministerio de Fomento, con la exigencia de una dotación de fondos suficiente para cubrir el máximo de peticiones realizadas en cada convocatoria.

### Soluciones planteadas

Podemos entender que las circunstancias puntuales que rodean a la situación de crisis y la necesidad del recorte de las partidas en los Presupuestos Generales del Estado nos hayan llevado a una reducción de las cantidades asignadas en los últimos ejercicios, lo cual no debe hacernos perder el horizonte de mantener una asignación suficiente para próximas convocatorias.

**16.- Medidas para la formación profesional de transporte**

La adaptación a los cambios económicos del sector de transporte y logística exige un esfuerzo permanente y creciente de **modernización y profesionalización** de todas las entidades que participan en su transformación: empresas, trabajadores, administración y entidades reguladoras. En el actual contexto, es imprescindible ampliar todos los esfuerzos para mejorar la formación de los profesionales del sector del transporte y la logística.

### Soluciones Planteadas

De forma concreta, consideramos que debe centrarse el esfuerzo en las siguientes actuaciones de adaptación e impulso de la oferta formativa y de mejora de la coordinación de las Autoridades y Organizaciones de Transporte en los diferentes órganos de participación y gestión del Sistema de Formación Profesional:

1. Incorporar en el Sistema de Formación Profesional para el Empleo, **programas específicos gestionados por la organizaciones más representativas del sector** dirigidos a **trabajadores ocupados de pequeñas empresas y microempresas (menos de 50 trabajadores)** con el objeto de mejorar el acceso a la formación continua de esta empresas.
2. **Potenciar la Formación Profesional Específica del sector, promoviendo la participación del Ministerio de Fomento y del Comité Nacional de Transporte en el Consejo General de Formación Profesional**, con el objeto de impulsar la formación de Transporte y la Logística en el sistema de Formación Profesional.
3. Generar en el **Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales (CNCP) una nueva Familia Profesional específica de Transporte y Logística**, deslindándola de las áreas profesionales de Automoción y de Comercio, como ocurre en la actualidad.
4. Activar una **Unidad de Apoyo Técnico a la formación específica de Transporte y Logística dentro del Ministerio de Fomento** que promueva el desarrollo de la misma en el sistema de Formación Profesional y en la Educación Universitaria.
5. **Elaborar una nueva Cualificación Profesional de Transporte y logística** dentro del Catálogo Nacional de Cualificaciones, en esta familia profesional, centrada en la figura del **Gestor del Transporte por carretera** (Nivel 3).
6. Apoyar el desarrollo de los **Centros de Referencia Nacional del sistema de Formación Profesional**, tanto el de **Transporte** como el de **Logística**, con el fin de que puedan cumplir la finalidad de actualización de las cualificaciones profesionales, de promover la formación profesional dual y el reconocimiento de la experiencia.
7. **Promover la implantación del nuevo Título de Formación Profesional de Grado Medio de Conducción de vehículos de transporte** apoyando experiencias piloto de implantación del mismo en centros con las enseñanzas ya autorizadas, en coordinación con el Ministerio de Educación, las Consejerías de Educación de las Comunidades Autónomas y las empresas del sector, incorporando el título a los impartidos mediante el **sistema dual de formación profesional**.
8. Actualizar la actual normativa reguladora de la “**Línea de Ayudas a la Formación para el Transporte**”, del Ministerio de Fomento, así como impulsar y ampliar la dotación económica actualmente destinada a las mismas.
9. Adecuar **las edades de obtención** de los permisos profesionales de conducir C y D, modificando lo actualmente recogido en el Reglamento General de Conductores (RD 818/2009), en la línea de lo dispuesto, tanto en la Directiva 2003/59 (Formación de los Conductores Profesionales), como en la **Directiva 2006/126/CE** (Permiso de conducción) y lo

establecido en la normativa interna española dentro del **RD 1032/2007** (Formación Conductores CAP España).

10. Potenciar de modo específico, dentro de la capacitación profesional, la **formación de los conductores**, ya que, además de ser el colectivo profesional más numeroso del sector, es el punto más deficitario y necesitado de cualificación en estos momentos.

**17.-** Crear una dotación presupuestaria para **financiar estudios técnicos, laborales y sociales** del Sector.

Dada la necesidad de poder realizar análisis rigurosos sobre aspectos puntuales sobre la actividad del sector de transporte de mercancías por carretera, para poder obtener conclusiones que ayuden a la toma de decisiones en el seno del CNTC, sería aconsejable poder contar con una partida presupuestaria en la Dirección General de Transporte Terrestre, que pueda asignar fondos para la realización de estudios técnicos, laborales y sociales, a petición del CNTC.

Soluciones planteadas

Asignación de recursos presupuestarios para financiar estudios técnicos, laborales y sociales en el seno del CNTC.

**18.-** Apoyo en la UE para Revisar el Reglamento 561/2006, para hacer viable que los conductores de larga distancia puedan realizar sus descansos semanales en casa.

La actual reglamentación, referente a los tiempos de conducción y descanso, afecta gravemente al transporte por carretera de los países periféricos, como España, cuyos conductores difícilmente consiguen realizar los descansos semanales en sus domicilios. La exigencia del descanso semanal transcurridos seis periodos de conducción restringe de forma innecesaria la libertad de los conductores de elegir su lugar de descanso.

La solución al problema pasa por que se amplíen de forma flexible los periodos de conducción permitiendo los retornos de los conductores profesionales para realizar los correspondientes descansos en su domicilio de forma que pueda conciliar su vida laboral y familiar, respetando los periodos de conducción diarios, así como los descansos diarios y semanales, recuperando las horas perdidas en las semanas siguientes.

El conductor, con el Reglamento 561/2006 no solamente se ve afectado por su regulación, sino que a ello deben añadirse las restricciones de circulación existentes en los distintos países, que impiden la circulación de los camiones durante los fines de semana y algunos días festivos. Asunto éste que la Unión Europea no ha conseguido tampoco armonizar, visto el bloqueo de Alemania, Francia, Austria y Luxemburgo.

#### Normativa de apoyo:

- Reglamento (CE) nº 561/2006, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) nº 3821/85 y (CE) nº 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo.

En el Art. 8 del Reglamento 561/2006 establece que un período de descanso semanal tendrá que comenzarse antes de que hayan concluido seis períodos consecutivos de 24 horas desde el final del anterior período de descanso semanal.

#### Soluciones planteadas:

Realizar una llamada a la Comisión para revisar el Reglamento 561/2006, que regula los tiempos de conducción y descanso, flexibilizando la normativa para los conductores profesionales de transporte de mercancías por carretera, tal como existe para los servicios de autocares y autobuses, sin deterioro de la seguridad, para hacer viable que los conductores de larga distancia puedan realizar sus descansos semanales en casa, pudiendo posponer el período de descanso semanal hasta concluidos 12 períodos consecutivos de 24 horas siguientes a un período de descanso semanal regular previo.

#### **19.- Diseño y construcción de una red de áreas de descanso seguras, con localizaciones en puntos estratégicos de la geografía nacional.**

Tanto el PITVI como el PEIT, cuyo principal objetivo es contribuir al desarrollo económico y a la competitividad de la economía, desde la política de transporte, ha dejado en un segundo plano al transporte de mercancías, muy especialmente al sector de la carretera. Se trata de un gravísimo error, dado que el transporte de mercancías por carretera ha demostrado ser el verdadero motor de la economía, tanto española como europea.

Dentro del marco de la política europea de transportes, y a la vista del deterioro de los presupuestos de las Administraciones Públicas, se debe dar prioridad a la utilización racional de la red de infraestructuras ya existente, abordando urgentemente su mantenimiento y actualización, eliminando las restricciones genéricas, y aplicando medidas selectivas de eficiencia en los nuevos proyectos de inversión.

#### Normativa de apoyo:

- Ley presupuestos Generales del Estado
- PITVI y PEIT

#### Soluciones planteadas:

Dentro de los programas de desarrollo de infraestructuras se debe diseñar una red de áreas de descanso seguras, con localizaciones en puntos estratégicos de la geografía nacional, que permitan a los conductores realizar sus descansos diarios y semanales obligatorios sin que sean objeto de asaltos y robos, y donde puedan contar con una dotación de servicios adecuados a sus necesidades.

Hacer una llamada a la Comisión para habilitar fondos comunitarios para el mantenimiento y mejora del estado de las carreteras de la Red Transeuropea, así como para mejorar los tramos peligrosos y eliminar los puntos negros, donde hay mayor concentración de accidentes.

## **20.- Adecuación a la realidad del sector de la normativa sobre coordinación de actividades en materia preventiva y control de empleo sumergido.**

Dadas las especiales características en las que se presta la actividad de las empresas de transporte de mercancías, especialmente la de aquéllas que cuentan con vehículos pesados y conductores, en las que las contrataciones del transporte se realizan cada vez más frecuentemente por las llamadas 'bolsas de cargas' a través de Internet, en las que lógicamente se trata de contrataciones esporádicas y para un único servicio de transporte (normalmente con carácter urgente, de un día para otro), en ocasiones resulta imposible respetar escrupulosamente el contenido de lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales –desarrollado por Real Decreto 171/2004, de 30 de enero- en relación con la coordinación de actividades empresariales en materia preventiva, así como las nuevas medidas de control del empleo sumergido establecidas en el Real Decreto-ley 5/2011, de 29 de abril, medidas que se adicionan, en parte, a las ya establecidas en el artículo 42 del Estatuto de los Trabajadores.

### **Soluciones planteadas**

Resulta necesario una adaptación de las citadas normativas a la realidad del mercado de transporte en España; no pretendemos que se exima a las empresas de transporte de tales obligaciones, pero sí que la regulación se flexibilice, precisamente, para hacerla cumplible por parte de las empresas de transporte de mercancías por carretera.

## **21.- Reconocimiento Jubilación anticipada de los conductores, sin que ello conlleve un incremento en la cotización a Seguridad Social.**

En el Boletín Oficial del Estado de 23 de noviembre de 2011 se publicó el Real Decreto 1698/2011, de 18 de noviembre, por el que se regula el régimen jurídico y el procedimiento general para establecer coeficientes reductores y anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social.

Desde hace años venimos reivindicando, de común acuerdo con las centrales sindicales, la posibilidad de que los conductores profesionales accedan a la jubilación con antelación a la edad ordinaria.

#### Soluciones planteadas

Aplicación de coeficientes reductores de la edad de jubilación para los conductores profesionales tal como está previsto para otros colectivos, pero sin que ello conlleve un incremento en la cotización a Seguridad Social.

### **22.- Reducción de la cotización por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de los conductores.**

Para facilitar la supervivencia de las empresas y generar empleo, solicitamos la reducción de las cuotas empresariales a la Seguridad Social incluyendo los autónomos.

Consideramos que sigue siendo excesivamente elevada la cotización de las empresas de transporte de mercancías por carretera por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

#### Soluciones planteadas

Reducción de los porcentajes incluidos en la tarifa de primas de cotización por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales para la actividad de transporte de mercancías por carretera y sus actividades anexas.

### **23.- Obligatoriedad para los conductores profesionales de someterse a los reconocimientos médicos específicos en materia de seguridad y salud.**

El artículo 22 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales establece que, en principio, los reconocimientos médicos son voluntarios para los trabajadores, pero añade que de este carácter voluntario se exceptuarán los supuestos en los que la realización de los reconocimientos sea imprescindible para evaluar los efectos de las condiciones de trabajo sobre la salud de los trabajadores o para verificar si el estado de salud del trabajador puede constituir un peligro para el mismo, para los demás trabajadores o para otras personas relacionadas con la empresa o cuando así esté establecido en una disposición legal en relación con la protección de riesgos específicos y actividades de especial peligrosidad.

#### Soluciones planteadas

Tal como ocurre con otros colectivos como los pilotos de aerolíneas, se debería establecer mediante una disposición legal la obligatoriedad de los conductores profesionales de transporte de someterse al reconocimiento médico como

medio para proteger su seguridad y salud, así como la del resto de trabajadores de las empresas y la del resto de los usuarios de las vías.

**24.- Habilitar un sistema de información por parte de la Dirección General de Tráfico para el conocimiento por parte de las empresas de transporte de la pérdida de los puntos del carnet de conducir de sus conductores asalariados.**

La actividad del servicio público de transporte de mercancías está sometida a una ingente regulación normativa y a un exhaustivo control administrativo. Y es hasta cierto punto lógico, teniendo en cuenta la función que desarrollan las empresas transportistas y el riesgo que su actividad entraña.

Sin embargo, las empresas de transporte se encuentran indefensas en lo que respecta a la aptitud de sus conductores asalariados para llevar a cabo su actividad de conducción, pues no pueden conocer si sus empleados disponen de los puntos necesarios en su carnet de conducir.

**Soluciones planteadas**

Establecer un sistema por el que, respetando los derechos de intimidad de los trabajadores, a las empresas de transporte se les notifique la imposición de cualquier sanción a sus empleados que implique pérdida de puntos en sus permisos de conducir, así como la retirada total de los mismos.

**25.- Establecer un protocolo de actuación para que sea utilizado por las empresas en el caso del consumo de drogas y/o alcohol por los conductores asalariados.**

La política empresarial del transporte en materia de consumo de alcohol y drogas por parte de los conductores profesionales es de tolerancia cero.

En ocasiones, se presentan casos en los que los conductores presentan síntomas evidentes de haber consumido alguna sustancia que no les permite desarrollar su actividad con todas las garantías. Sin embargo, el empresario de transporte no tiene seguridad jurídica a la hora de afrontar estas situaciones, puesto que, por un lado, no tiene apoyo legal para someter al conductor a una prueba de alcoholemia o de consumo de estupefacientes; y, por otro, consecuencia de lo anterior, no puede demostrar válidamente que el conductor no se encontraba en condiciones idóneas, por lo que tampoco tiene fundamento cierto para no permitirle prestar su trabajo.

**Soluciones planteadas**

Por la variedad de intereses en juego, consideramos que se debería establecer un protocolo de actuación para estas situaciones, por medio del que, respetando los derechos de los trabajadores, las empresas de transporte tuvieran la seguridad jurídica necesaria para hacerlas frente.