



**ESQUERRA
REPUBLICANA**



SENADO
XII LEGISLATURA
REGISTRO GENERAL
ENTRADA 116.442
20/06/2018 17:05

Grup Parlamentari
d'Esquerra Republicana al Senat
Calle Bailén, 3 Palacio del Senado
28071 Madrid
Centralita Teléfono 91 538 10 85
gruposquerra@senado.es
Prensa Teléfono 91 390 56 87
prensa@gperc.congreso.es

A LA MESA DEL SENADO

El Grupo Parlamentario de **ESQUERRA REPUBLICANA** a instancia de la Senadora Laura Castel i Fort y del Senador Miquel Aubà i Fleix al amparo de lo establecido en el Reglamento del Senado, solicitan la tramitación de la siguiente **MOCIÓN consecuencia de interpelación** sobre la regulación de acceso a la actividad del transporte de mercancías por carretera (Expediente número 670/000090) para su debate en Pleno.

Palacio del Senado, 20 de junio de 2018

Mirella Cortès i Gès
Portavoz GP
Esquerra Republicana

Laura Castel i Fort
Senadora por Tarragona
Esquerra Republicana

Miquel Aubà i Fleix
Senador por Tarragona
Esquerra Republicana



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En Abril del pasado año, la Comisión Europea denunció ante el Tribunal de Justicia de la Unión al Reino de España por incumplimiento de la Reglamentación europea sobre condiciones de acceso a la profesión de transportista (Reglamento europeo 1071/2009 de 21 de Octubre), al considerar que el requisito de flota mínima de la normativa estatal, es decir, la exigencia de disponer un mínimo de 3 vehículos de transporte, para acceder al sector, pudiera resultar desproporcionado y discriminatorio.

El Tribunal resolvió no admitir los argumentos del Gobierno español, al considerar que del Reglamento europeo se desprende que "cualquier empresa que disponga al menos de un vehículo, debe poder obtener una autorización de transporte".

Debe tenerse en cuenta que la actual regulación española, de 1999, ha supuesto un crecimiento espectacular del sector, pasando a ocupar la segunda posición, por encima de Alemania y Francia.

Tras la sentencia, pues, Fomento está obligado a poner fin al incumplimiento de la normativa europea y a modificar el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), que afectará al transporte de mercancías y también al de viajeros en autobús, debiendo eliminarse los requisitos de flota mínima, establecidos en 3 camiones y en 5 autobuses.

Sin embargo, a fecha de hoy sigue sin conocerse el contenido del proyecto normativo, el cual debe ser sometido a consulta preceptiva de las asociaciones representativas del sector.

Las manifestaciones realizadas por el último Director General de Transporte Terrestre resultaban preocupantes ya que, lejos de proteger al tejido empresarial, apuntaban hacia una “ultraliberalización” o “uberización” en el acceso a la actividad.

Se llegó a plantear la eliminación del requisito de antigüedad máxima de los vehículos para acceder al sector, sin atender ni al medioambiente ni a la seguridad vial, y con el agravante de que la edad media de la flota del Estado español arroja unos datos preocupantes consecuencia de la crisis, que se ha traducido en una media de edad de 13 años en vehículos rígidos, 7’5 años para cabezas tractoras y 9 en vehículos ligeros.

Respecto al comportamiento de la demanda de transporte, ésta se ha caracterizado por grandes oscilaciones anuales, motivado por la tipología de mercancías; excepto en la Cornisa Cantábrica, Catalunya y Levante, donde existe estable de cargas, en el resto del país, están dispersas y fluctuantes. Frente a dichas fluctuaciones responden mejor autónomos y pequeñas empresas por su flexibilidad.

Ha sido dicha configuración empresarial la que ha permitido a la flota estatal copar importantes cuotas de mercado.

Existen en el Estado español 103.859 empresas de transporte por carretera (datos a 1 de enero de 2018) con una media de 2 vehículos por empresa. De hecho, es el Estado europeo con mayor número de empresas de transporte de mercancías por carretera (casi una sexta parte del total de la UE).

Sin embargo, la crisis supuso la desaparición de casi 30.000 empresas, momento que fue aprovechado, por grandes empresarios del transporte

español, para deslocalizarse y establecerse en países de la Europa del Este, para competir con menores costes de explotación.

Estos empresarios trasladan fuera del Estado español las sedes de sus empresas, rematriculan allí sus camiones, y despiden a sus conductores en el Estado. Y por supuesto, dejan de tributar y de contribuir a las cotizaciones laborales de sus conductores, para aprovecharse de los menores costes fiscales y laborales.

Al amparo de la normativa europea reguladora del transporte por carretera (Reglamentos CE nº 1071/2009 y 1017/2009) existe un mercado único de transporte. Ello posibilita que una empresa de transporte de origen estatal pueda “deslocalizarse” a otro Estado miembro, y continuar realizando los mismos tráficos internacionales que venía realizando.

Estas empresas, en un alto porcentaje, corresponden a grandes flotistas del Estado, que controlan una tercera parte del transporte internacional con origen o destino en el Estado español. Así mismo, casi un tercio de las exportaciones españolas son controladas por estas flotas “españolas” del Este de Europa.

Por ello consideramos urgente, promover las modificaciones legislativas, para que el control de estas empresas se realice desde el primer día que acceden al país. Rechazamos la posición defendida por algunas organizaciones de grandes flotistas que pretenden establecer un periodo de varios días, durante los cuales, podrían operar “fuera de control”, y perpetuar la competencia desleal, y el dumping social.

Para combatir dicha situación, Francia, Italia, Alemania, Austria, Holanda, Bélgica transpusieron la Directiva 2014/67 sobre desplazamiento de los



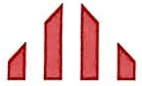
trabajadores, exigiendo que los trabajadores procedentes de empresas extranjeras cumplieran con el salario mínimo del país de acogida, y obligando a notificar, previamente, el desplazamiento, sea cual sea la duración, tal y como prevé la Directiva. Ello ha permitido la disminución de la competencia desleal.

Sin embargo, la regulación establecida por el Gobierno español el año pasado, mediante el Real Decreto-Ley 9/2017, en el que, aparentemente se transponía la Directiva, en realidad la desvirtuaba, además de resultar incongruente, al no modificarse la excepción de comunicación, cuando los desplazamientos tienen una duración inferior a 8 días.

Dicha excepción, además de no venir previsto en la Directiva, y de no recogerse en ninguna otra regulación europea, supone que las empresas de transporte extranjeras que operan en el Estado español, quedan excluidas de cualquier control, teniendo en cuenta que, los servicios de transporte, tanto internacional como nacional, no tienen nunca una duración superior a 8 días (en la mayoría de los casos la duración es inferior a 1 o 2 días).

De esta forma, el Real Decreto-Ley perpetúa el mercado español como un paraíso para las empresas deslocalizadas, sin que pueda ejercerse control alguno.

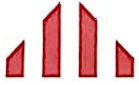
Para finalizar, en Enero del año pasado, nueve países occidentales de la UE lanzaron en París la "Alianza Europea por la Carretera", promovida por Francia, Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, Italia, Luxemburgo, Noruega y Suecia, para adoptar una posición común de defensa de los intereses de sus empresas, de cara al Paquete Legislativo de Movilidad, promovido por la Comisión Europea. Posteriormente, se sumaron Holanda y Suiza. Dicha Alianza considera que el transporte de mercancías se enfrenta a la competencia desleal



**ESQUERRA
REPUBLICANA**

derivada del dumping social por las empresas que se deslocalizan en países con menores costes, lo que pone en evidencia la necesidad de adoptar medidas de control de este fraude y el mal uso de las normas del mercado interior y de la legislación laboral, y tiene el objetivo de garantizar los derechos sociales de los trabajadores. De este modo, estos países han adoptado una posición común ante la tramitación del Paquete de Movilidad, opuesta a los intereses de los países del Este. Sorprendentemente el Gobierno español no se adhirió a esta iniciativa.

Es por todo ello que se presenta la siguiente:



MOCIÓN

El Senado insta al Gobierno español a:

Introducir en la nueva regulación para el acceso a la actividad de transporte por carretera:

1. Una ventanilla única o plataforma electrónica única para los trámites de notificaciones de infracciones y sanciones, que permita acceder a las diferentes plataformas o sedes electrónicas, que elimine la actual dispersión y que generen indefensión e inseguridad jurídica.
2. Que los supuestos de infracción que supongan la pérdida de honorabilidad para ejercer la actividad de transportista que impliquen el cierre de la empresa concuerden con el catálogo de infracciones que prevé el Reglamento europeo y que la resolución de pérdida de honorabilidad no se haga efectiva hasta que se no se agoten todas las vías de recurso administrativas y judiciales posibles.
3. Que la nueva regulación mantenga el requisito según el cual para acceder por primera vez a la actividad, se exija que el vehículo sea nuevo, contribuyendo al rejuvenecimiento de la flota, mejorando los índices de siniestralidad y medioambientales.
4. Que la regulación priorice el control, mediante inspecciones u otros instrumentos, de las situaciones de dumping social y competencia desleal realizado por las empresas deslocalizadas que operan en el Estado español, de modo análogo a como se ha llevado a cabo en otros



países europeos de nuestro entorno, al amparo de la normativa europea sobre trabajadores desplazados.

5. Incluir la obligación de notificación de los desplazamientos al Estado español, independientemente de la duración prevista de los mismos.
6. Regular la situación de acuerdo con la cual las empresas extranjeras que operan en el Estado español y que desplacen aquí sus trabajadores, tengan la obligación de cumplir con las condiciones laborales y salariales establecidas en el país: es decir, aplicación de un salario mínimo y una dieta mínima, cuyo cumplimiento se controle a través del cliente español que contrate los servicios; asegurar la dignidad de las condiciones y derechos laborales de los conductores, de acuerdo con la normativa estatal.
7. Acondicionar, a lo largo de la red de carreteras estatales, aparcamientos seguros y con servicios higiénicos sanitarios para que los conductores puedan realizar sus descansos obligatorios en lugares adecuados y dignos.
8. Adhesión del Estado español a la Alianza Europea por la Carretera cuyo objetivo es luchar contra el dumping social en el sector del transporte por carretera.