

INTERPELACIÓN SOBRE LA REGULACIÓN DE ACCESO A LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.

(Núm. exp. 670/000090)

AUTORA: LAURA CASTEL FORT (GPER)

El señor Vicepresidente, Sanz Alonso, da lectura al punto 9.2.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Alonso): Para exponer la interpelación, tiene la palabra la senadora Castel.

La señora CASTEL FORT: Gracias, señor presidente.

Señor ministro, de entrada, quiero darle nuestra enhorabuena por su acceso al cargo, pese a que está al frente de un ministerio con numerosos frentes abiertos.

La interpelación pretende la regulación del acceso a la actividad de transporte por carretera que Fomento debe aprobar para dar cumplimiento a la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea dictada el pasado mes de febrero, y que declara ilegal la actual regulación.

En abril del pasado año la Comisión Europea denunció en el Tribunal de Justicia de la Unión Europea al Reino de España por incumplimiento de la reglamentación europea sobre condiciones de acceso a la profesión de transportista al considerar que el requisito de flota mínima de la normativa española, es decir, la exigencia de disponer de un mínimo de tres vehículos de transporte para acceder al sector, pudiera resultar desproporcionado y discriminatorio. El tribunal resolvió no admitir a trámite 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 Francia y Alemania.

Tras la sentencia, Fomento está obligado a poner fin al incumplimiento de la normativa europea y a modificar el reglamento de ordenación de los transportes terrestres, que afectará al transporte de mercancías y también al de viajeros en autobús, debiendo eliminarse estos requisitos de flota mínima establecidos en tres camiones y cinco autobuses. Sin embargo, a fecha de hoy sigue sin conocerse el contenido del proyecto normativo, el cual debe ser sometido, además, a consulta preceptiva de las asociaciones representativas del sector.

Aprovecho la ocasión para saludar a los representantes de Fenadismer, de la Federación nacional de asociaciones de transporte de España, que se encuentran en la tribuna de invitados. Bienvenidos. (Aplausos).

Retomo el hilo argumental. Las manifestaciones realizadas por el último director de transporte terrestre resultaban preocupantes, ya que lejos de proteger el tejido empresarial, apuntaban hacia una ultraliberalización o uberización en el acceso a la actividad. Así, 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 española arroja unos datos preocupantes, consecuencia de la crisis, que se ha traducido en una media de edad de trece años en vehículos rígidos, siete y medio para cabezas tractoras y nueve en vehículos ligeros.

Respecto al comportamiento de la demanda de transporte en España, esta se ha caracterizado por grandes oscilaciones anuales, motivado por la tipología de la mercancía. Excepto en la cornisa Cantábrica, Cataluña y Levante, donde existe actividad industrializada de generación estable de cargas, en el resto del país están dispersas y fluctuantes. Frente a dichas fluctuaciones, responden mucho mejor los autónomos y las pequeñas empresas por su flexibilidad. Ha sido dicha configuración empresarial la que ha permitido a la flota española copar importantes cuotas de mercado. Existen en España 103 859 empresas de transporte por carretera, datos a 1 de enero de este año, con una media de dos vehículos por empresa. De hecho, España es el país europeo con mayor número de empresas de transporte de mercancías por carretera, casi una sexta parte del total de la Unión. Sin embargo, la crisis supuso la desaparición de casi 30 000 empresas, momento que fue aprovechado por grandes empresarios de transporte español para deslocalizarse y establecerse en países de la Europa del este para competir con menores costes de explotación.

Estos empresarios trasladan sus empresas, rematriculan allí sus camiones y despiden a sus conductores en España. Lo voy a repetir para que se entienda bien. Estas grandes empresas españolas trasladan sus sedes fuera de España y despiden a sus trabajadores españoles y, por supuesto, dejan de tributar en España y de contribuir a las cotizaciones laborales de sus conductores al estar dados de alta en otro país, pese a trabajar en España, para aprovecharse de los menores costes fiscales y laborales, de hecho hasta ocho veces inferiores a los de España. Así, a título orientativo, el salario anual de un conductor en España ronda los 20 000 euros anuales; en Rumanía, 5000; y en Bulgaria, 3000 euros anuales.

Al amparo de la normativa europea reguladora del transporte por carretera, existe un mercado único de transporte, de tal modo que cualquier empresa de transporte establecida en cualquier Estado miembro puede realizar sin ninguna limitación cualquier transporte internacional entre los demás países de la Unión y, bajo ciertas condiciones, también realizar transportes interiores, el llamado de cabotaje. Ello posibilita que una empresa de transporte de origen español pueda deslocalizarse a otro Estado miembro y continuar realizando los mismos tráficlos internacionales que venía haciendo sin necesidad de que los conductores o los vehículos tengan que pisar el país de establecimiento, salvo para pasar la inspección técnica. Tampoco existe la obligación de que los conductores retornen periódicamente a su país de

origen. Lo habitual es que se les permita visitar su país cada dos meses, lo que conlleva situaciones cercanas al esclavismo.

Estas empresas, en un alto porcentaje, corresponden a grandes flotistas españoles que controlan una tercera parte del transporte internacional con origen o destino en España. Do otro dato: casi un tercio de las exportaciones españolas son controladas por estas flotas españolas del este de Europa. Tal situación también se produce en el transporte interior en España pese a la existencia de reglas limitativas. 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 y 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 en el pasado año mediante el Real Decreto-ley 9/2017, con el que aparentemente se transponía la directiva, en realidad la desvirtuaba además de ser incongruente, ya que no modificaba la excepción de comunicación cuando los desplazamientos tienen una duración inferior a ocho días. Dicha excepción, además de no venir prevista en la directiva y de no recogerse en ninguna otra regulación europea, supone que las empresas de transporte extranjeras que operan en España quedan excluidas de cualquier control, teniendo en cuenta que los servicios de transporte, tanto internacionales como nacionales, no tienen nunca una duración superior a ocho días; de hecho, en la mayoría de los casos la duración es inferior a uno o dos 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.

Afortunadamente, durante el trámite de convalidación de este real decreto-ley, se acordó la conversión en proyecto de ley, que está pendiente aún de tramitación. La mayoría de los grupos, excepto el Popular, plantearon enmiendas tendentes a un control más efectivo. La aprobación de este real decreto-ley supuso, además, la aprobación casi por unanimidad de una proposición no de ley el 15 de marzo del 2017 en la Comisión de Fomento del Congreso, de adopción de medidas para luchar contra el dumping social y la competencia desleal.

Para finalizar, en enero del año pasado, nueve países occidentales de la Unión lanzaron en París la alianza 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. Posteriormente se sumaron Holanda y Suiza. Dicha alianza considera que el transporte de mercancías se enfrenta a la competencia desleal 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. Además, tiene el objetivo de garantizar los

derechos sociales de los trabajadores. Los países, pues, 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, extremo objeto de debate en el Congreso de los Diputados, donde se votó y aprobó la proposición no de ley con el único voto en contra del Partido Popular y de Foro Asturias. A pesar de esto, el anterior Gobierno siguió sin adherirse.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Alonso): Vaya terminando, señoría.

La señora CASTEL FORT: Voy terminando.

Por todo lo expuesto, señor ministro, le pregunto, ¿cuál va a ser la posición de su ministerio ante la situación descrita? Tras la sentencia del tribunal, ¿qué requisitos plantea introducir su ministerio en la nueva regulación para el acceso a la actividad de transporte por carretera? Le pregunto también si se contempla el mantenimiento del actual requisito de antigüedad máxima de la flota y si tiene intención de adherirse a la alianza por la carretera. Y le pregunto, finalmente, cuál va a ser, sobre el proceso de deslocalización o fuga de empresas, las cuales no buscan nuevos mercados, sino cerrar sus bases en España...

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Alonso): Termine, señoría.

La señora CASTEL FORT:... con la consiguiente pérdida de puestos de trabajo, la posición de su ministerio.

Muchas gracias, señor ministro. Le reitero mi bienvenida. (Aplausos).

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Alonso): Gracias, senadora Castel.

Para contestar a la interpelación, en nombre del Gobierno, tiene la palabra el señor ministro de Fomento.

El señor MINISTRO DE FOMENTO (Ábalos Meco): Gracias, señor presidente.

Agradezco a la interpelante que haya planteado una cuestión de política pública y se haya alejado de las extrañas intrigas que hemos escuchado por aquí. Antes de entrar en la cuestión concreta que me plantea, me gustaría aprovechar para enmarcar brevemente la actividad del transporte de mercancías por carretera en nuestro país, con objeto de destacar su importancia estratégica para la actividad económica en general y para el empleo; me gustaría de alguna forma poner en valor la actividad de este importante sector económico.

El transporte de mercancías por carretera supone más del 90% en el reparto modal del transporte de mercancías nacional, un 94,4% en 2016. Tiene, por tanto, tal como he indicado anteriormente, un papel estratégico y fundamental en el funcionamiento de nuestro país desde el inicio de la cadena de producción, transportando las materias primas, hasta el final, con el transporte del producto terminado. Usted ya ha dado algunas cifras de esto, y yo vuelvo a remarcarlas. Cuenta con más de 100 000 empresas dedicadas al transporte público de mercancías, con más de 240 000 vehículos pesados. En suma, la carretera es el modo que claramente mueve más mercancías en el transporte interior y esto no es fruto de la casualidad, sino que es el resultado de un sector muy dinámico, muy competitivo, flexible, con una gran capilaridad y en el que la dedicación de sus trabajadores ha sabido adaptarse a las necesidades de sus clientes con unos elevados estándares de calidad. En efecto, un sector del transporte por carretera fuerte, abierto y competitivo puede ser un instrumento clave para impulsar la actividad económica y generar otras nuevas oportunidades, para que, en suma, España pueda aprovechar sus bazas como plataforma logística internacional.

Tenemos un sector del transporte muy potente y que, como ya he dicho, ha demostrado, sin duda, su valía y su potencial. Por ello, debe mirar al futuro con optimismo, si bien tenemos que ser conscientes de que hay algunos importantes retos por delante y la interpelante ya me ha situado algunos. En efecto, me estoy refiriendo a retos tanto en el ámbito nacional como en el internacional. En el ámbito nacional, sin duda, la digitalización del sector y la administración electrónica son dos retos relevantes que requieren la máxima implicación, tanto del sector como de la administración. En el ámbito europeo e internacional, también tenemos importantes retos, principalmente marcados por el denominado paquete de carretera, que se está negociando en Europa, y concretamente en lo relativo a las condiciones sociales para los trabajadores de este sector. Ha insistido bastante la interpelante en esta cuestión. En este aspecto, le puedo asegurar que en el Ministerio de Fomento vamos a trabajar intensamente para defender los intereses de los transportistas españoles. Quiero destacar, porque también usted lo ha hecho, un aspecto especialmente relevante: la necesidad de garantizar las condiciones sociales de nuestros trabajadores transportistas. Por ello, puedo decirles que vamos a trabajar intensamente en contra del denominado dumping social, que consiste en una competencia desleal basada en la contratación, en contra de la normativa, de trabajadores de países europeos con condiciones laborales y sociales menos exigentes que las exigidas en España, de forma que las empresas reducen sus costes salariales y aumentan, por tanto, sus beneficios de manera ilícita. En definitiva, son empresas que tratan de defraudar o de burlar las condiciones que se exigen en España, siendo en muchos casos empresas claramente españolas que han optado por la deslocalización e intentan sacar un mayor beneficio mediante este sistema de fraude.

En ese sentido, le puedo decir que, tal y como se aprobó en una proposición no de ley sobre este asunto que planteó el Grupo Socialista el pasado año, vamos a reforzar el Plan de inspección del transporte por carretera específicamente en lo referente a inspecciones realizadas a transportistas no residentes. Además, vamos a incrementar las inspecciones coordinadas con la Inspección de Trabajo y con Hacienda con el fin de poder detectar la actividad de estas empresas buzón –así se las conoce–, que son precisamente las que tienen sede en otros países de la Unión Europea, principalmente en países del Este, y las que contratan a sus trabajadores con las condiciones de esos países, pero que, en realidad, operan

únicamente en España, lo que les permite reducir drásticamente costes laborales y tributarios, tal como he dicho antes. Se trata de empresas que actúan en contra de la normativa y de manera desleal, y, por tanto, vamos a perseguir intensamente estas prácticas fraudulentas.

Por otra parte, en lo que se refiere al acceso a la profesión de transportista –usted también se ha referido a ello–, que tiene una gran relación con la normativa europea, España tiene reguladas por orden ministerial las condiciones para obtener la autorización para ejercer el transporte de mercancías por carretera. Entre otros requisitos, esta orden ministerial incluía la necesidad de que cualquier nuevo empresario entrante dispusiera al menos de tres vehículos para solicitar una nueva autorización. Esta orden ministerial del año 1997 ha sido defendida por todos los gobiernos desde entonces porque se consideraba que estos requisitos eran la mejor forma de asegurar que los nuevos entrantes tuvieran la capacidad necesaria en un mercado cada vez más exigente y para avanzar hacia un sector menos atomizado con empresas de mayor tamaño. Sin embargo, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha dictado una sentencia, el mes de febrero de este año, en la que declara contraria a la reglamentación comunitaria la exigencia de una flota mínima de tres vehículos, al considerar que es contraria al Reglamento 1071/2009 del Parlamento Europeo por el que se establece 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 del Consejo. Por supuesto, al Ministerio de Fomento no le queda otra que acatar esta sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea y lo va a hacer a través de la modificación del Reglamento de ordenación de los transportes terrestres.

En estos momentos se encuentra en tramitación administrativa una modificación del Reglamento de ordenación del transporte terrestre, que se planteó inicialmente para cumplir dos objetivos: la necesidad de adaptarlo a la administración electrónica y la necesidad de adaptarlo precisamente a este reglamento que acabo de comentar 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.

El texto propuesto de esta modificación se sometió ya a información pública el pasado año, sin incluir la eliminación de la obligatoriedad de estos tres vehículos dado que todavía no se había dictado la sentencia a la que me he referido antes. Por ello, ahora resulta necesario modificar el texto que se sometió a información pública para acatar la sentencia y suprimir esta exigencia. Ahora bien, en el Ministerio de Fomento pretendemos seguir manteniendo el objetivo de fomentar un sector fuerte y competitivo, preparado para competir en el ámbito internacional. Para ello, buscaremos las medidas que garanticen que los profesionales y empresarios que accedan a la profesión cuenten con los requisitos necesarios para contribuir a este fin.

Como sabrá, llevo muy pocos días en el ministerio, no llega a dos semanas, y apenas tengo ultimado siquiera el equipo, no he tenido tiempo suficiente. Además de la limitación temporal, se encuentra uno con agendas como la del día de hoy, que está muy bien, pero que me impide poder ir más rápido.

En todo caso, tenga la conciencia de que vamos a dedicarnos plenamente a acometer todos estos propósitos que le he comentado.

El Ministerio de Fomento cuenta con instrumentos establecidos en la normativa para la colaboración estrecha con los representantes del sector a través del Comité nacional del transporte por carretera. Me reuniré con este comité para conocer de primera mano sus inquietudes y su posición al respecto, y agradezco que usted me haya podido dar esta oportunidad para, al mismo tiempo, no solamente dirigirme a esta Cámara, sino también al sector de los profesionales del transporte por carretera.

Muchas gracias. (Aplausos).

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Alonso): Muchas gracias, señor ministro de Fomento.

A continuación, tiene la palabra la senadora Castel.

La señora CASTEL FORT: Gracias, presidente.

Señor ministro, muchas gracias por su exposición. Me quedan pendientes algunas dudas que en estos tres escasos minutos quiero exponerle. Por ejemplo, ¿cuál va a ser el sentido de la nueva regulación de la pérdida de honorabilidad para ejercer de transportista o el requisito de capacidad financiera o el de la competencia profesional? También el sector reclama una simplificación burocrática y, tras la obligación de tramitación electrónica, quizá una ventanilla única o una plataforma única ayudaría con los trámites de solicitud de autorizaciones o incluso en notificaciones de expedientes sancionadores. Es una sugerencia.

En 2019, previsiblemente, parece que se aprobará la reglamentación europea del posting, el desplazamiento de conductores al extranjero, que incluirá el salario mínimo, las operaciones de cabotaje, las empresas deslocalizadas, el descanso semanal a bordo del vehículo y el descanso semanal en el domicilio. Hago un inciso respecto al salario mínimo porque existen buenas prácticas, como la de Noruega, que exige el cumplimiento del salario mínimo y una dieta mínima diaria cuyo cumplimiento se controla a través del cliente noruego que contrata los servicios. Estaría bien aplicarlo en el caso español. En definitiva, ¿cuál va a ser la posición de su Gobierno respecto a este paquete legislativo?

Muchas gracias de nuevo, señor ministro, y le deseo muchos aciertos, si el tiempo se lo permite en su agenda, y que trabajemos en estrecha colaboración.

Gracias. (Aplausos).

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Alonso): Gracias, senadora Castel.

En nombre del Gobierno, tiene la palabra el señor ministro de Fomento.

El señor MINISTRO DE FOMENTO (Ábalos Meco): Muchas gracias, presidente.

Permítame que hable desde el escaño. Quiero poner de manifiesto nuestra plena colaboración en este sentido. Vamos a ponernos en contacto con el Comité de transporte por carretera porque antes de empezar cualquier medida nos gustaría, al menos, escuchar al sector para no suplantar y recoger la sensibilidad y los intereses que nos toca defender como Gobierno de España, que es preservar también nuestro modelo de competencia y de excelencia en el sector, y creo que tenemos que hacerlo conjuntamente.

Asimismo, quiero asegurarle que nosotros participamos también de la iniciativa de la alianza porque, de hecho, fuimos autores de esta proposición y, por lo tanto, ahora que tenemos el Gobierno tenemos la posibilidad de aplicar esa resolución que se aprobó mayoritariamente en el Congreso y, por supuesto, me gustaría también contar con usted para que nos ayudara en un feliz desenlace de esta cuestión que afecta no solamente a los empresarios, sino muy especialmente a los trabajadores del sector del transporte en la carretera.

Muchas gracias. (Aplausos).

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Alonso): Gracias, señor ministro de Fomento.