

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

PROPUESTAS DE ACTUACIONES Y MEDIDAS A CONTEMPLAR EN LOS PROGRAMAS ELECTORALES DE CARA A LAS ELECCIONES DEL 2023.

El Comité Nacional del Transporte por Carretera queda definido en Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (LOTT), artículo 58, como:

El Comité Nacional del Transporte por carretera **es una entidad corporativa de base privada, dotada de personalidad jurídica**, e integrada por las asociaciones de transportistas y de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera.

El Comité Nacional orientará y armonizará los criterios de las distintas profesiones y sectores del transporte, y sin perjuicio de la colaboración directa e individualizada de las asociaciones con la Administración, será el cauce de participación integrada del sector, en aquellas actuaciones públicas que le afecten de forma general, que tengan un carácter relevante, o que supongan una importante incidencia para el mismo.

El Comité Nacional estará formado por los representantes de las asociaciones profesionales que lo constituyen.

Teniendo en cuenta que:

- Nos encontramos ante un sector crítico, que atraviesa momentos difíciles debidos entre otras cosas a la situación actual después de empezar a levantar cabeza, tras una crisis económica, y el duro mazazo recibido actualmente en un nuevo escenario de recesión económica provocada por la pandemia del Covid-19 y que, a pesar de ello, continúa prestando un servicio de valor incalculable al desarrollo de la UE, en su calidad de “sector esencial”.

- Como impulsor de la economía, se trata de un sector inversor e innovador, con capacidad de sacrificio, e imprescindible por su eficiencia y eficacia demostrada a la hora de acercar los productos a los mercados y asegurar la movilidad de las mercancías.

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

- Desde el punto de vista social se trata de un sector que ocupa de forma directa e indirecta a una alta cuota de la población activa.
- Sector a favor de la sostenibilidad, en procesos constantes de renovación de flota, con inversión en vehículos de la categoría Euro más avanzada, y en la casuística donde la tecnología hace viable la operativa, a través de vehículos con energías alternativas.

Desde en CNTC les hacemos llegar las siguientes propuestas de actuaciones susceptibles de poder ser incluidas en su ideario dentro de su Programa electoral de cara a las próximas elecciones:

I.- Actuaciones relacionadas con la utilización de las infraestructuras viarias y la intermodalidad

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

España necesita dotar partidas para el mantenimiento e inversión en infraestructuras viarias, contemplando los ingresos recaudados a través del Impuesto Especial de Hidrocarburos, y evitando el desvío presupuestario a inversiones no productivas.

El gobierno deberá defender el “**no a la tarificación**” por el uso de las infraestructuras y en cualquier caso antes de adoptar cualquier decisión tendría que consultar con el sector ciertos aspectos previos a analizar y debatir, en orden a conseguir un efecto neutral sobre la fiscalidad del sector equilibrando la presión fiscal a través de compensaciones sobre otras figuras tributarias.

2.- Tramos de desvío voluntario del tráfico de vehículos pesados a las autopistas de Peaje con las bonificaciones correspondientes.

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.

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

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

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, y promover ante la Comisión Europea la posibilidad de retomar la propuesta de regulación y 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.

4.- Coordinación Planes de movilidad.

Establecer un marco unificado mínimo exigible que sea común a todos los Planes de Movilidad territoriales, pudiendo ser necesaria la inclusión de ciertas particularidades afines a las necesidades propias del diseño de algunos municipios, y sin que ello suponga una traba para la labor de intercambio de mercancías entre municipios o territorios limítrofes realizada por las empresas de transporte.

5.- Apoyo a la colaboración entre modos de transporte (carretera-barco-ferrocarril-avión) potenciando la intermodalidad y el transporte combinado

Llevar a cabo las inversiones necesarias para construir y adaptar las infraestructuras existentes y la creación de nodos intermodales donde se pueda desarrollar y poner en funcionamiento una integración de modos.

Promover y poner en funcionamiento los incentivos medioambientales tipo eco bonos y ferro bono para facilitar la colaboración entre modos y la utilización de la intermodalidad.

Adaptar la regulación a las necesidades del mercado para facilitar el desarrollo de la intermodalidad.

Llevar a cabo las reformas comerciales necesarias en las sociedades públicas del ferrocarril de mercancías para facilitar la actividad de los operadores privados.

II.- Actuaciones sobre aspectos relacionados con el medioambiente y el mantenimiento y la renovación de flota

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

1.- 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.

Dada la necesidad de contar con mecanismos fiscales que apoyen la renovación de la flota del sector, solicitamos la modificación en la Ley del Impuesto sobre Sociedades, y del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, que dé cabida una deducción por la adquisición de vehículos industriales adaptados a las ultimas exigencias de mejoras medioambientales.

2.- Establecer un programa de ayudas a la inversión y renovación de flota que sea compatible con la regulación de Ayudas de Estado de la UE y que permita hacer viable el principio de neutralidad tecnológica.

Establecer y defender en la UE un Plan de ayudas a la inversión y renovación de flotas, que permita el acceso a distintas alternativas de vehículos que mejoren la reducción de emisiones respecto a los vehículos actuales, sin discriminar unas tecnologías sobre otras.

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

Habilitar nuevas líneas ICO de financiación específica para el sector transporte, y llevar a presupuestos del MITMA una dotación presupuestaria anual que sirva para conseguir dar mayor cobertura de avales a las empresas de transporte por carretera.

4.- Apoyar el uso de los eco-combustibles como alternativa viable a la descarbonización.

Se considera necesaria la investigación y desarrollo de alternativas neutras en emisiones, como son los eco-combustibles, lo que permitirá la transición completa a una movilidad descarbonizada y el aprovechamiento de la flota de vehículos, estaciones de servicios y talleres ya existentes.

5.- Establecer un mecanismo ágil y flexible para cubrir las necesidades del paso de las ITV por parte de las empresas de transporte de mercancías por carretera.

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

Unificar los criterios a las practicas realizadas en aquellas CCAA e ITV que facilitan la labor de los transportistas, eliminando trabas burocráticas y exigencias de cita previa, adaptando su servicio a las necesidades del sector.

III.- Actuaciones relacionadas con la Formación del Sector

1.- Medidas para la formación profesional de transporte

Centrar 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. De forma urgente, garantizar la bonificación de la formación de Prevención de Riesgos Laborales y de todas las formaciones obligatorias.
2. Promover la implantación del Título de Formación Profesional de Grado Medio de Conducción de Vehículos de Transporte, incorporando el título a los impartidos mediante el sistema dual de formación profesional.
3. Potenciar de modo específico, dentro de la capacitación profesional, la formación de los conductores.
4. Apoyar el desarrollo de los Centros de Referencia Nacional del sistema de Formación Profesional, tanto el de Transporte y Logística, ya constituido; como el de Conducción de Vehículos de Transporte,
5. Potenciar la Formación Profesional Específica del sector, promoviendo la participación del Ministerio de Transportes y del Comité Nacional de Transporte en el Consejo General de Formación Profesional.
6. Generar en el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales (CNCP) una nueva Familia Profesional específica de Transporte y Logística.
7. Elaborar una nueva Cualificación Profesional de Transporte y Logística dentro del Catálogo Nacional de Cualificaciones.
8. Activar una Unidad de Apoyo Técnico a la formación específica de Transporte y Logística dentro del Ministerio de Transportes que promueva el desarrollo de esta en el sistema de Formación Profesional y en la Educación Universitaria.
9. Actualizar la actual normativa reguladora de la "Línea de Ayudas a la Formación para el Transporte" del Ministerio de Transportes, así como impulsar y ampliar la dotación económica.

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

10. Incorporar en el Sistema de Formación Profesional para el Empleo, programas específicos gestionados por las organizaciones más representativas del sector.

IV.- Actuaciones sobre Relaciones laborales y aspectos sociales del sector

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

El gobierno a través del MITMA debe fijarse como objetivo el mantener una asignación presupuestaria suficiente para próximas convocatorias.

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

Resulta necesario una adaptación de las citadas normativas a la realidad del mercado de transporte en España; haciendo que la regulación se adapte a la complejidad propia de la actividad, precisamente, para hacerla factible por parte de las empresas de transporte de mercancías por carretera.

3.- Jubilación anticipada: Extender el régimen legal de la modalidad de jubilación parcial anticipada al sector del transporte de mercancías por carretera

Aplicarlo tal y como está previsto actualmente en la Disposición Transitoria Cuarta de la Ley General de Seguridad Social y prorrogado exclusivamente para las industrias manufactureras en virtud del Real Decreto-ley 20/2022, de 27 de diciembre.

4.- Reducción de la cotización por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de los conductores.

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.

5.- Obligatorio para los conductores profesionales de someterse a los reconocimientos médicos específicos en materia de seguridad y salud.

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

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.

6.- 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.

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.

7.- 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.

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.

V.- Otras actuaciones

1.- Digitalización de los documentos de control del transporte fijando una fecha para la obligatoriedad del uso del CMR electrónico y el Documento de control electrónico

Hacer exigible en España, a partir del **1 de enero de 2024**, el uso del Documento electrónico de control para la realización de transporte público de mercancías por carretera, regulado en la Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, así como el e-Cmr, para el transporte internacional.

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

Igualar 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

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

prácticas irregulares que a su amparo se pueden estar produciendo. Esto supondría entre otras cosas la salida de módulos del sector de transporte de mercancías por carretera.

3.- Supresión del IAE:

Eliminación de este impuesto y en cualquier caso la aplicación de cuota 0 al sector, 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.

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

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 y por tanto se necesita asignarles un CNAE específico.

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

Aplicar la coordinación entre los cuerpos de inspección de transporte por carretera del Estado y los de las CCAA, con la redacción de criterios de interpretación comunes para todas las Administraciones.

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

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

Actuaciones a nivel de la UE

1.- Defensa de la figura del gasóleo profesional en Europa y aplicación en España

El Gobierno tendrá que defender los intereses españoles, ante la UE, con el apoyo al mantenimiento de la figura del gasóleo profesional, que pretendían eliminarla para el 2013, y asumir el compromiso de mantener, internamente

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

en España, la fiscalidad sobre hidrocarburos en los mínimos aceptados por la Directiva europea y pelear en la UE por la inclusión en el régimen del Gasoleo Profesional a cualquier vehículo comercial de transporte sometido a autorización de transporte.

2.- Armonización de la regulación sobre pesos y dimensiones a nivel europeo

Si hablamos de la armonización a medio 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.

3.- 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.

Realizar una llamada a la Comisión para revisar el Reglamento 561/2006, que regula los tiempos de conducción y descanso, flexibilizando la normativa para 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.

4.- Habilitar las áreas de descanso seguras y protegidas para poder realizar el descanso semanal regular en las cabinas de los vehículos que se encuentren aparcados en ellas.

Hacer una llamada a la Comisión para habilitar la posibilidad de que el conductor pueda realizar dentro de la cabina de sus vehículos en los parkings de las áreas de descanso seguras los descansos de más de 45 horas, regulados por el Reglamento 561.

5.- Revisión del “Reglamento de minimis”, con la adaptación del contenido de su regulación, igualando las condiciones de trato para el transporte público de mercancías por carretera a las condiciones generales aplicadas a otros sectores incluidos.

Abordar en el marco europeo de la revisión del “Reglamento de minimis”, la adaptación del contenido de su regulación, igualando las condiciones de

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

trato para el transporte público de mercancías por carretera a las condiciones generales aplicadas a otros sectores incluidos.

En Madrid a 10 de junio del 2023