

**PROPUESTAS PARA LA ORDENACIÓN DEL SECTOR
DEL TRANSPORTE PÚBLICO POR CARRETERA**

UPATRANS

UNIATRAMC

FENATPORT

ATAG

1.- INTRODUCCIÓN

Durante el Bajo Imperio Romano y la Edad Media, coincidiendo con la desaparición del poder estatal, se establecieron y mantuvieron una serie de relaciones de tipo jurídico-privado entre algunos de los estamentos que componían la estructura social de aquellas sociedades que, bajo la apariencia de una relación de igual a igual, en la práctica suponía el pleno sometimiento de los débiles a los poderosos, el patronato, la encomendación o el patrocinio son ejemplos de relaciones de tipo jurídico privado en el que, aunque en teoría la negociación de las condiciones de la relación que se establecía entre el propietario de la tierra y el campesino era libre y de igual a igual, una de las partes acababa plenamente sometida a los designios de la otra.

Los poderes públicos deben de ser conscientes que la potenciación del trabajo autónomo no puede ser realizada a costa de la degradación de las condiciones laborales de los trabajadores de los diferentes sectores, ya sean autónomos o asalariados. En un país con unas tasas de desempleo de un 25% se está más cerca de lo segundo que de la efectiva creación de un puesto de trabajo digno.

Para acceder al mercado de trabajo con la doble condición, empresario y trabajador, se necesita un plus de preparación que en la mayoría de los casos se carece. Continuamente se oyen quejas sobre lo complicado que es el establecimiento de una empresa, pero no se puede ignorar que el conocimiento específico de una actividad no es más que una de tantas obligaciones que debe asumir un empresario. En el caso de los trabajadores autónomos se produce la delegación de todas aquellas funciones que no son específicas en gestorías o asesorías que en la mayoría de los casos se limitan a llevar a cabo una función de gestión de los asuntos ordinarios del autónomo en representación del mismo, pero que en ningún caso supone una orientación o asesoramiento sobre las decisiones que se han de tomar. El desconocimiento que en materia de seguridad social, laboral y fiscal tienen los autónomos es buena prueba de ello.

El trabajador autónomo está presente sobre todo el sector de los servicios, por lo tanto no pueden ser el motor de la generación de los puestos de trabajo de un país. Para que el trabajo autónomo se demande y sea viable desde el punto de vista económico y social es necesario que los sectores primarios y secundarios se desarrollen plenamente con empresas de una dimensión mucho mayor que la que un trabajador autónomo pueda tener, a partir de ahí es cuando puede empezar a ser viable, como empresa auxiliar de estas primeras o en el sector de los servicios.

El autónomo "por necesidad" vendría a ser aquel desempleado que, más o menos animado por los poderes públicos e impelido por las circunstancias personales, se ve obligado a emprender una aventura empresarial cuándo en realidad ese no era el plan que contemplaba para su futuro. En ese plan seguramente va a invertir el poco capital que le queda, la prestación por desempleo y la capacidad de asumir riesgo a través de la financiación, lo mismo directamente que a través de avales de sus familiares. En el corto plazo, mientras las medidas

incentivadoras estén vigentes, probablemente la empresa se mantenga, a costa eso sí, de establecer una competencia desleal con las empresas que operan en el mercado, un mercado, no lo olvidemos, con muy poca actividad, por lo que la situación de los que están y de los que acceden se ve más comprometida aún si cabe, pero a medio plazo, una vez que las medidas incentivadoras desaparezcan, el nuevo autónomo va a tener que afrontar su aventura con los costes reales de su negocio y si ha tenido que acudir a financiación externa seguramente fracasará.

Las tasas de supervivencia del trabajador autónomo es bajísima, alrededor del 11% de autónomos desaparecen cada trimestre, esto quiere decir que los mercados no admiten más operadores y que los mismos se convierten en una especie de puerta giratoria hacia la nada de muchos de los que intentan a la desesperada hacerse un hueco. Estos autónomos “por necesidad” nunca pretendieron hacerse empresarios ni contaban con una oportunidad de negocio que fuera viable, simplemente alguien les estafó animándoles a solicitar el desempleo todo junto y quemando las últimas naves de su estabilidad social en aras de un proyecto encaminado de antemano al fracaso en un alto porcentaje, flaco negocio para el que lo hizo y redondo negocio para el estado que maquilla la estadísticas del desempleo de manera ficticia y además consigue retornar una parte de los fondos que debería de haber invertido en dicho parado.

Siguiendo con la moda de potenciar el trabajo autónomo algún partido político se inventa el señuelo de rebajar el coste de las cotizaciones de los trabajadores autónomos a la S.S., hablando incluso de suprimirlas en el caso de no llegar al salario mínimo o ligarlas a los propios ingresos. Estas propuestas casan muy bien con la propia idiosincrasia del trabajador autónomo que no valora en exceso, muchas veces por desconocimiento, las contraprestaciones que recibe de la seguridad social. No se puede olvidar que las contraprestaciones económicas de la seguridad social están ligadas a la base de cotización, por lo tanto cualquier rebaja de las cotizaciones seguramente se hará a costa de las propias contraprestaciones a las que el trabajador autónomo tendría derecho, esto quiere decir que las situaciones de:

- Invalidez transitoria.
- Invalidez permanente.
- Cese de la actividad.
- Jubilación.
- Maternidad/paternidad.
- Viudedad.
- Orfandad.
- Etc.....

Se van a ver seriamente comprometidas en sus cuantías o directamente se van a eliminar de las prestaciones de aquellos autónomos con una base de cotización muy baja o que no estén obligados a cotizar, por lo tanto las medidas que se proponen se llevarán a cabo a costa de los propios autónomos cuyo pago realizarán en diferido cuándo soliciten unas prestaciones a las que no tendrán derecho o que no les alcanzarán para sobrevivir. Este discurso casa muy bien con el de la libre iniciativa personal, pero aboca a la mayoría de los autónomos a la

precariedad social o la contratación en lo privado de aquello que no le puede dar lo público. En un contexto de libre negociación contractual y de extrema debilidad de una de las partes, presionada a la baja en los precios de manera continua, probablemente se acabará abandonando la idea de la cobertura de las posibles contingencias que se pueden presentar y los trabajadores autónomos quedarán expuestos, sin red, a los avatares de su salud y de su vida profesional y obligarán a aquellos que se plantearon su negocio de manera diferente a precarizar su situación también.

El coste social, entendido éste como la regulación de las condiciones laborales en las que se han de prestar los servicios y la cobertura de las contingencias que se nos pueden presentar a lo largo de nuestra vida profesional, no puede ser un factor que distorsione la competitividad de las empresas, y menos dentro de la misma unidad de mercado. Hoy en día se ha puesto de moda en la Unión Europea, por desgracia, el concepto de “dumping social”. Este concepto no significa ni más ni menos la disparidad de costes que en materia social han de soportar las empresas en función de su radicación y que provoca, la precarización de las condiciones de vida de aquellos trabajadores que disfrutaban de unas mejores condiciones laborales, sin que la ley de los vasos comunicantes consiga que la otra parte se beneficie de la misma. Si objetivamente existen unos estándares de cobertura de contingencias que todos los estados deberían de proporcionar a sus ciudadanos, y existen unas conquistas que nos alejan de los inicios de la revolución industrial, la tendencia debería de ser a preservar dichas coberturas y conquistas y a elevar el nivel de protección en los países más desfavorecidos, las cotizaciones para dicha materia deberían de contemplarse como algo necesario y fuera de toda discusión.

La conclusión es sencilla, en tanto en cuanto existan 5.000.000 de desempleados y 2.000.000 de empleos disponibles, la desregulación de los mercados laborales implica más precariedad para los que están y para los que quieren acceder, en tanto en cuanto no se equilibre la oferta y la demanda el estado está obligado a intervenir y los agentes sociales están obligados a demandar su intervención. Para el mercado del transporte sucede exactamente lo mismo, en tanto en cuanto existan 300 camiones y 100 cargas los precios no se van a poder elevar, demandar o **permitir que más camiones accedan al mercado lo único que va a provocar es que los precios se degraden aún más**, a costa incluso de tener que obviar las coberturas básicas para las posibles contingencias que se puedan presentar a lo largo de la vida profesional de los que trabajamos en el mismo, por lo tanto es necesario demandar del estado un papel moderador que corrija los desequilibrios existentes. En el contexto actual, las demandas que se planteen deben de estar encaminadas a la corrección de dichos desequilibrios o, en el peor de los casos, que no aumenten aún más.

Para finalizar un último apunte, los más elementales principios del Derecho establecen que los titulares de un derecho también deben de contar con los mecanismos apropiados para que el mismo pueda ser ejercitado, por lo tanto el estado no sólo debe limitarse a promulgar una serie de normas, también debe de preocuparse que los derechos dimanantes de las mismas, en el caso de haberlos, puedan ser ejercitados por sus titulares de manera natural y efectiva.

2.- REPERTORIO DE LEGISLACIÓN

A.- MATERIA FISCAL:

- Ley 35/2006 IRPF.
- RD 439/2007 IRPF.
- Ley 37/1992 IVA.
- Ley 26/2014 de reforma del IRPF.
- Ley 58/2003 Ley General Tributaria y sus reglamentos

B.- CONTRATACION:

- Ley 15/2009 del contrato de transporte.
- OM 1882/2012 condiciones generales de contratación.
- Convenio CMR 19/05/1956; Adhesión de España 12/09/1973.

C.- ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE:

- Ley 9/2013 (reforma de la LOTT)
- Ley 16/1987 LOTT.
- RD 1211/1990 ROTT.
- RD 937/2014 régimen transitorio cooperativas.
- Orden FOM 1996/2014 privado complementario.
- Orden FOM 2185/2008 que reforma Orden Fom 734/2007.
- OM 734/2007 concesión de autorizaciones.
- 2861/2012 Documento de Control.
- Rto Comunitario 1071/2009.
- Rto Comunitario 1072/2009.

D.- MATERIA SOCIAL:

- 1.- Tiempos de conducción y Descanso, Tiempos de trabajo, Tacógrafo. (Rto 561/2006, Directiva 2001/15/CEE, Rto 165/2014)
- 2.- Leta.

3.- Trade.

4.- Régimen de prestaciones de la seguridad social.

5.- Estatuto de los trabajadores.

6.- II acuerdo general transporte de mercancías, Resolución de 13 de Marzo de 2012 de la Dirección General de Empleo.

7.- Directivas comunitarias sobre ordenación y control de los trabajadores desplazados temporalmente. (96/71/CE, 2014/67/UE)

1.- PROPUESTAS EN MATERIA FISCAL

-Permitir que los autónomos dedicados al transporte público de mercancías que no superen los 150.000 euros de facturación sigan encuadrados en el régimen simplificado de IVA y estimación objetiva de IRPF, reformando el art. 31.1.3ª, b, a´.

Motivación: La medida permitiría que unos 26.000 autónomos del transporte pesado siguieran encuadrados en el régimen de módulos. De dichas empresas, al menos 15.000, tienen seriamente comprometida su viabilidad al coincidir en su actividad con otras de terceros países con costes inferiores y de similares características. Las actividades que resultan coincidentes son el transporte internacional y el transporte de cabotaje.

Estimamos que de no llevarse a cabo la medida unos 15.000 empleos directos están comprometidos y al menos otros 30.000 indirectos. Así mismo estimamos que la recaudación fiscal disminuiría, no sólo de la derivada del IVA e IRPF, sino también la procedente del impuesto de hidrocarburos.

Estimamos así mismo que la medida permitiría mantener la competitividad a las empresas reseñadas frente a las de otros países y no se resentiría el mercado nacional al afectar sobre todo a los ámbitos en los que entran en competencia empresas de diferentes países pero con unas características similares. Dichos mercados podrían seguir operados por empresas españolas.

-En el caso de indemnización por despido del autónomo TRADE establecer un mínimo exento de tributación en el IRPF.

Motivación: La situación laboral del autónomo TRADE se encuentra a medio camino entre la relación laboral y mercantil. Desde el punto de vista social es un colectivo que se considera especialmente vulnerable y que la legislación ha pretendido protegerlo, en materia social, de manera específica. Lo más razonable es tratar dicha indemnización de la misma manera a como es tratada la indemnización por despido de un trabajador por cuenta ajena.

2.- PROPUESTAS EN MATERIA DE CONTRATACIÓN

Ley 15/2009

Capítulo III: Contenido del contrato de transporte de mercancías

Art 18 (bis): Carácter imperativo:

Las disposiciones de los artículos 20 y 39 tienen carácter imperativo.

Motivación: Los artículos mencionados no pueden ser puestos en duda por las partes ya que revisten una especial sensibilidad. Se trata de eliminar de raíz cualquier intento de abuso en materias tan sensibles y que el derecho se decante sin duda alguna de parte de aquello que parece más razonable.

Art 18: Puesta a disposición del vehículo:

Punto 2 último párrafo: establecer como causa de exoneración de responsabilidad del transportista la **avería del vehículo**.

Motivación: Una avería mecánica es un imponderable que no puede dar lugar, para el supuesto del artículo mencionado, a indemnización alguna ya que dicha avería es un suceso fortuito de muy difícil previsión.

Art 20: Sujetos obligados a realizar la carga y descarga:

Punto 1 Añadir un 2º párrafo: En modo alguno la descarga del vehículo podrá ser realizada por el conductor del mismo cuando se trate de vehículos articulados o trenes de carretera destinados al transporte de mercancías de largo recorrido.

Motivación: A un conductor que efectúa o va a efectuar una conducción prolongada no se le puede exigir, por motivos de seguridad, que efectúe la carga/estiba o desestiba/descarga del vehículo, por mucho que su empleador o cliente pretenda pactar lo contrario. En la práctica esto no es así poniéndose en riesgo la seguridad vial y obligando a los trabajadores a efectuar labores para las que no han sido formados ni contratados.

Art 39: Obligación del pago del precio y los gastos del transporte:

Punto 1: Añadir un segundo párrafo: Salvo pacto en contrario el pago del transporte se entenderá al contado con un medio con poder liberatorio. En caso de la utilización de medios de pago que supongan un diferimiento del mismo, por acuerdo entre las partes, éste no puede ser superior a **sesenta días**, cuando se contrate directamente con el usuario del servicio, **y treinta días, en el caso de servicios contratados mediante la intermediación de otras empresas**, desde la finalización del transporte. En los casos de contratos de transporte continuado regirán idénticas reglas.

Motivación: El usar un medio diferido de pago provoca dos problemas importantes, uno está relacionado con la tesorería de la empresa y otro con el riesgo que se asume. La media del

plazo de pago está establecida para el transporte en 88 días, esto quiere decir que en más del 50% de los casos los plazos de pago son superiores, abusando de la posibilidad de pacto en contrario de la Ley 15/2009 que lo establece al contado, y contradiciendo la Ley 3/2004 de lucha contra la morosidad que lo establece en 60 días. La medida propuesta trata de evitar que el transportista sea utilizado como un modo más de financiación de una empresa y así mismo que aquellos asuman un riesgo muy superior al que es razonable en un negocio en el que prácticamente todos los gastos se han de efectuar en los primeros diez días del mes siguiente. Así mismo intenta evitar los pactos abusivos que supongan un diferimiento indirecto del cobro del transporte mediante el uso de medios de pago no liberatorios.

Punto 4: En defecto de pacto entre las partes sobre la fijación del precio del transporte, el precio del transporte será el que resulte de la aplicación de los costes medios que atribuya al tipo de transporte el observatorio de costes hecho público por el Ministerio de Fomento.

Motivación: Se trata de establecer un criterio claro para la aplicación del precio en ausencia de pacto entre las partes ya que el “usual para ese tipo de transporte” suele ser motivo de disputas que alargan innecesariamente la disputa para la fijación del mismo. Aunque en las Condiciones Generales se amplía un poco el criterio se trata mencionando que, de manera supletoria, se podrá acudir al observatorio de costes, consideramos que el único criterio aplicable en ausencia de pacto debe de ser el establecido en dicho observatorio.

Capítulo V Responsabilidad del Porteador

Art 48: Causas de exoneración:

Punto 2: En ningún caso podrá alegar como causa de exoneración los defectos en los vehículos empleados para el transporte **salvo avería mecánica.**

Motivación: Una avería mecánica es un suceso fortuito de muy difícil previsión. Manteniendo la coherencia con lo propuesto para el art. 18.

3.- PROPUESTAS EN MATERIA DE ORDENACIÓN

LOTT TITULO PRELIMINAR

CAPITULO II PRINCIPIOS GENERALES

Art 4.- se añaden dos puntos:

(4) Los poderes públicos ordenarán el sector de manera que la oferta y la demanda conserven los equilibrios necesarios para que se puedan conjugar los intereses de los usuarios y las empresas de transporte.

(5) Los poderes públicos ordenarán el sector de manera que se pueda asegurar que las empresas y los trabajadores del mismo puedan cumplir con las normas reguladoras del orden social y **pondrán especial vigilancia en el cumplimiento de las mismas por todas las empresas**, independientemente de su país de establecimiento.

Motivación: Estimamos que deben de ser precisadas las menciones que se realizan en el párrafo 3º a propósito de la armonización de las condiciones de competencia, en el sentido que cualquier disposición ha de tener en cuenta los desequilibrios que se puedan crear y que impidan un desempeño digno de la profesión. La armonización de las condiciones de la competencia no puede suponer la desaparición de ciertas reglas que aseguran un mínimo de dignidad en el desempeño de la profesión.

TITULOII

CAPITULO I condiciones para el ejercicio del transporte y de las actividades auxiliares y complementarias

Art 49: Mantener la transmisión de las autorizaciones

Motivación: Según el CC el patrimonio de una persona está compuesto por todos aquellos derechos que son evaluables económicamente. En el caso de una persona jurídica, al modificarse de manera indirecta la titularidad de dichos derechos mediante la compraventa de las acciones/participaciones, es posible al titular de la misma diferenciar su patrimonio empresarial del personal y valorarlo de manera adecuada. Dicho patrimonio estará compuesto por todos aquellos bienes inmuebles y muebles y todos aquellos derechos de los que dicha persona sea titular, incluidos los dimanantes de las autorizaciones de transportes. En el caso de las personas físicas no es posible la diferenciación entre patrimonio personal y empresarial de la misma manera y éste último queda seriamente perjudicado como consecuencia de la imposibilidad de la transmisión de uno de los derechos imprescindibles de toda empresa de transporte como es el título habilitante. En la práctica se produce una discriminación intolerable a favor de las personas jurídicas que de manera indirecta transmiten sus derechos a otro titular mientras en el caso de las personas físicas esta posibilidad se ve seriamente perjudicada como consecuencia de la intransmisibilidad de la autorización. Se trata en definitiva de equiparar ambas situaciones.

TITULO III

CAP IV LOS TRANSPORTES PRIVADOS

Artículo 102 (2) F La empresa titular de vehículos destinados al transporte privado complementario deberá de contar con la preceptiva alta en IAE en el epígrafe adecuado.

Artículo 102 (4) (sustitución del último párrafo) Reglamentariamente se desarrollará los documentos de control necesarios para poder acreditar fehacientemente lo establecido en los puntos a, b, c, d y f, independientemente que, por el tipo de vehículo requerido, se encuentre exenta o no de la obtención del título habilitante.

Motivación: Han de desarrollarse los mecanismos suficientes para evitar la picaresca existente en la actualidad con este tipo de transporte, más aún si tenemos en cuenta que el acceso a éste tipo de autorizaciones es mucho más sencillo que a las autorizaciones de servicio público. La experiencia dice que cada vez es mayor el intrusismo que, desde el transporte privado complementario, se realiza en el transporte público. Documentos relativos a la licencia fiscal, altas en la seguridad social, acreditación sobre la disponibilidad de los derechos sobre la mercancía, etc. deben de ser lo suficientemente detallados para que en carretera se pueda determinar la naturaleza del tipo de transporte que se está efectuando.

TITULO IV

CAPITULO VI

Artículo 133 (3) Cuando un vehículo destinado al transporte de mercancías vaya a ser destinado a un transporte que no requiere autorización previa, el arrendador exigirá, con carácter previo a la celebración del contrato, el alta acreditativa en el epígrafe correspondiente del IAE, en el caso de un transporte de carácter privado complementario. En cualquier caso se especificará en el contrato celebrado la naturaleza del transporte que se va a efectuar.

TITULO V

CAPITULO 1

Régimen sancionador

Art 140.25: Falta muy grave: El incumplimiento por parte del cargador contractual, expedidor o destinatario de permitir la descarga de los vehículos por parte del conductor en el caso previsto en el art 20 de la ley 15/2009 reguladora del contrato de transporte terrestre.

Art 140.26: Falta muy grave: El incumplimiento de lo establecido en el art 39 de la Ley 15/2009 por parte del obligado al pago del transporte.

Art 140.27 Falta muy grave: El arrendamiento de un vehículo de transporte de mercancías para realizar transporte privado complementario o transporte público sin exigir al arrendatario la obtención previa de la autorización de transportes en su caso o bien estar en posesión del alta en el epígrafe correspondiente del IAE, cuando el transporte a realizar no esté sujeto a la obtención previa de autorización, salvo que se trate del caso previsto para sustitución de un vehículo averiado.

Art 140.28 Falta muy grave: La realización de transporte privado complementario sin haberse dado de alta en el epígrafe correspondiente del IAE o no correspondiendo la mercancía transportada con la actividad declarada en dicho epígrafe.

Motivación: Las normas ordenadoras del transporte deben reprochar aquellos comportamientos de los intervinientes que no se adecuen al respeto a la legislación imperante y así mismo deben de velar porque los derechos de todas las partes puedan ser ejercidos. El régimen sancionador de la LOTT reprocha de manera clara los comportamientos de los transportistas pero no es tan rigurosa con los comportamientos de los otros intervinientes. La experiencia dice que cuando la LOTT determina también la responsabilidad de los cargadores o destinatarios en ciertos incumplimientos las normas se acaban cumpliendo, léase exceso de pesos o cuestiones relacionadas con la seguridad en las mercancías peligrosas, por lo tanto es razonable que la LOTT sancione aquellos comportamientos de otros intervinientes que no se ajusten a derecho.

OTRAS CUESTIONES DE DESARROLLO REGLAMENTARIO

- **Mantenimiento del número mínimo de flota** en tres vehículos para el caso de solicitud de autorizaciones nuevas de transporte pesado. Pudiendo incluso valorarse el establecer la exigencia de un número mayor de vehículos.
- **Mantenimiento de la exigencia de la disposición del vehículo**, para la solicitud de autorizaciones nuevas, mediante el título de propiedad o arrendamiento financiero.
- **Mantenimiento de la antigüedad** en cinco meses para los vehículos destinados a la solicitud de autorizaciones de transporte público pesado o ligero.
- **Rebajar a tres años el límite establecido para la transmisión** de la autorización de transporte público y mantenimiento del resto de los requisitos actuales, sobre todo en cuanto al número de flota que el adquirente ha de justificar y que debe seguir siendo el mismo que posee la empresa que transmite la autorización.

Motivación: Búsqueda de equilibrio entre la oferta y la demanda y apoyo a la presencia de un cierto número de transportistas autónomos de manera estable. Esta medida es neutra en cuanto al número de empresas que operan en el mercado, para que una empresa acceda otra tiene que salir, y permite la presencia de un cierto número de autónomos en

el mercado. Tradicionalmente los autónomos han tenido presencia en el transporte de mercancías y creemos que es una figura que debe de seguir teniendo protagonismo. El transporte ha sido una fuente de creación de autoempleo y son profesionales que, en la fase del transporte por carretera, son eficientes y dan respuesta a las necesidades de muchas las pymes que componen el tejido empresarial del país.

De todas maneras entendemos que el acceso de este tipo de empresas al mercado a través de autorizaciones nuevas debe de ser modulado de tal manera que no sea sino a partir de una dimensión mínima predeterminada como se pueda acceder al mismo dado el carácter de este tipo de empresas y de su posición de debilidad en las negociaciones contractuales. El acceso al mercado sin exigir una dimensión mínima podría redundar en una degradación de los precios por debajo de los costes mínimos, de sus condiciones laborales y las de los trabajadores por cuenta ajena. Experiencias como las vividas por los socios de las cooperativas de trabajo asociado han servido para darse cuenta a qué velocidad se degradan las condiciones socioeconómicas de los trabajadores del sector cuando se experimentan vías que suponen un acceso indiscriminado al mismo.

- **Para el caso de obtención de copias certificadas** bajo el régimen de alquiler del vehículo, establecer la imposibilidad de reducir flota durante al menos el año siguiente.
- **Eliminar la posibilidad de la obtención de copias certificadas** sin cumplir el requisito de edad media mediante la adquisición de una empresa de privado complementario.

Motivación: Se trata de evitar los fraudes de ley, si queremos una flota moderna y un mercado equilibrado no se puede permitir que existan vías de crecimiento que supongan un fraude a las normas establecidas.

- **Exigencia de una formación** mínima en materia de seguridad y laboral para la expedición de autorizaciones de transporte que vayan a estar referidas a vehículos ligeros.
- **Para el aumento de flotas** en el transporte ligero exigencia de estar en posesión del título de competencia profesional.

Motivación: El segmento del transporte ligero está condenado, de no remediarse, a la completa desprofesionalización de sus empresarios y trabajadores. La supresión del requisito de competencia profesional y la no exigencia del CAP para sus conductores propician el acceso a la profesión sin los conocimientos mínimos que deberían de ser exigibles. Nociones básicas sobre contratos, obligaciones de los empresarios y responsabilidad deberían de ser exigidas en el caso de inexistencia de una formación alternativa que fuera homologable. En el caso de los aumentos de flota en los que el empresario ha de abordar cuestiones relacionadas con las relaciones laborales y que denotan un enfoque más empresarial de su negocio que va más allá del simple

autoempleo es razonable que se le exijan unos conocimientos superiores a los que se le exigen cuando solamente él va a llevar a cabo la actividad.

- **Desarrollar los documentos de control** necesarios para el transporte público, privado complementario y cabotaje que permita diferenciar de manera clara los tres tipos de transporte.

Motivación: El transporte de cabotaje realizado en condiciones distintas a las previstas en el reglamento **1072/2009** supone una bolsa de fraude que es necesario atajar. La documentación exigida para acreditar el transporte internacional previo es de fácil falsificación y muy difícil en carretera, por parte de los agentes, la constatación de la veracidad de las menciones reflejadas por el transportista. En tanto en cuanto no se implante de manera masiva el tacógrafo inteligente, que permitiría confrontar el posicionamiento del vehículo con los datos reflejados en los documentos, es necesario el diseño de un documento de control que evite la comisión de ese tipo de fraude. Así mismo las últimas disposiciones reglamentarias permiten un acceso prácticamente indiscriminado al transporte privado complementario. Este acceso indiscriminado propicia que más de una empresa pueda verse tentada de buscar un avía indirecta de acceso al transporte público. La exigencia de una documentación acreditativa lo más completa posible no debería suponer un inconveniente para quién opera de manera legal en ese tipo de transporte y permitiría a la administración y a los agentes encargados del control un control más efectivo de ese tipo de fraude.

- **Comité Nacional del Transporte** sería necesario elaborar un reglamento para la elección de sus componentes que equilibre mejor la importancia que se atribuye a las grandes empresas y a las pymes.

Motivación: Las pymes y las grandes empresas aportan similar número de puestos de trabajo al sector. Esta circunstancia debería ser reconocida.

4.- ORDEN SOCIAL

Seguridad en el transporte ligero

- **Imposición de limitador** a las furgonetas de más de 2 tn de MMA.
- **Establecer los mecanismos necesarios** que permitan acreditar que los conductores de furgonetas cumplen con los descansos y pausas mínimas establecidas en el estatuto de los trabajadores.
- **Hacer extensivo el cumplimiento de los tiempos de trabajo** a los trabajadores autónomos del transporte ligero.

Motivación: Resulta alarmante la siniestralidad que hay en el transporte realizado en furgonetas. No deja de ser un ejercicio de cinismo que los compromisos que se dan para las entregas en los transportes realizados con ese tipo de vehículos supongan superar con creces la velocidad a la que están autorizados a circular. El exceso de peso, los excesos de velocidad y los excesos de horas de trabajo y minoraciones de los descansos diarios establecidos en las normas laborales de aplicación es algo habitual, sobre todo en el largo recorrido. Así mismo, por una cuestión relacionada con la seguridad vial, los trabajadores autónomos de este segmento deberían también ser incluidos dentro del ámbito de aplicación de los tiempos de trabajo y deberían de implementarse los mecanismos de control necesarios para acreditar el cumplimiento de las mismas por todos los conductores.

Abandono de la actividad

- **Mantenimiento de las ayudas al abandono** de la actividad a partir de los 58 años sin límite en el presupuesto y a edades más tempranas en el caso de incapacidades permanentes totales, absolutas y gran invalidez, aumentando su ámbito a los cotitulares de personas jurídicas participadas al 50% por el solicitante de la ayuda y que puedan acreditar su dedicación a la actividad del transporte.

Motivación: El mantenimiento a las ayudas al abandono permite la salida ordenada de aquellas pequeñas empresas que ven comprometida su viabilidad y propicia de paso el redimensionamiento de las empresas existentes en el sector. En cuanto a la demanda de la ampliación a los cotitulares que participen al 50% tiene que ver con la posibilidad de hacer extensivo éste derecho a aquellas situaciones en el que la empresa está participada por más de una persona sin que por ello se desvirtúe el presupuesto contemplado para el abandono de la actividad. Pude darse el caso de las sociedades participadas por ambos cónyuges u otras situaciones similares.

- **Mejora del sistema de prestación por cese en la actividad** estableciendo unos criterios claros para poder acceder a dicha prestación y ampliando los topes máximos de las percepciones.

Jubilación y enfermedades profesionales

- **Jubilación anticipada y EP:** Dada la penosidad de la profesión sería necesario establecer un sistema de coeficiente reductor, similar al de otros sectores, que reconozca dicha característica y permitiera a los trabajadores, autónomos o asalariados, acceder a la situación de jubilación a edades más tempranas. Así mismo debería de establecerse un catálogo de EP que reconozcan la singularidad de la profesión y recojan cuestiones relacionadas con el estrés que sufren sus trabajadores.

Motivación: La actividad de conductor es exigente y requiere de unas condiciones psicofísicas adecuadas. Con el paso del tiempo estas condiciones pueden verse alteradas y, en cualquier caso, disminuidas.

- **Equiparación, para el cálculo del importe de la pensión, con el régimen general** en cuanto a la integración de las lagunas existentes en la cotización realizada en los últimos 25 años con bases anteriores.

Motivación: Es un agravio intolerable para los autónomos que no se integren, para el caso de lagunas en la cotización, bases anteriores para el cálculo del importe de la pensión de jubilación a semejanza de lo determinado para los cotizantes en el régimen general de la S.S.

- **Eliminación de los topes para la elección de las bases de cotización** en función de la edad, ciñéndolo solamente a los dos últimos años anteriores a alcanzar la edad de jubilación

Motivación: El sistema actual no permite ajustar el coste en materia de seguridad social a la situación de la actividad económica. Si coyunturalmente el negocio de un autónomo que supere los 47 años, último año en el que se puede elegir la base máxima (3.597 e), se encuentra en dificultades y decide rebajar la base de cotización para poder afrontarlas, aún en el supuesto que el negocio vuelva a remontar no le va a ser posible volver a elegir la base de cotización elegida con anterioridad, si era una base elevada (el tope a para los 50 años es de 1926 e), y mucho menos compensar el descenso eligiendo una superior. La última reforma del sistema de pensiones perjudicó, con la elevación de 15 a 25 años el cómputo de bases para el cálculo del importe de la pensión, de manera especial a los autónomos. Por otra parte parece razonable establecer una cierta flexibilidad en la elección de las bases de cotización eliminando los topes máximos en función de la edad de tal manera que el autónomo goce de una cierta flexibilidad a la hora de administrar los

recursos que tiene disponibles en materia social y pueda compensar, si la coyuntura económica lo permite el perjuicio habido con el cambio de criterio para el cálculo del importe de la pensión de jubilación.

- **Bonificaciones** por no incurrir en situaciones de incapacidad laboral

Motivación El sistema debería de recompensar, mediante reducciones progresivas de cuotas a aquellos autónomos que no incurran en situaciones de incapacidad.

Dumping social

- **Rto 561/2006:** Establecer con carácter general la obligatoriedad de tomar, al menos cada tres semanas, el descanso semanal en el domicilio de la empresa transportista o del conductor.
- **Rto 561/2006:** Modificación del régimen de compensaciones de la reducción del descanso semanal determinando que las mismas sólo se puedan efectuar junto con otro descanso semanal en el domicilio de la empresa transportista o del conductor.
- **Rto 561/2006:** Aplicación del criterio más restrictivo acerca del descanso semanal normal en la cabina del vehículo.
- **Rto 561/2006:** Modificación del régimen de las reducciones del descanso semanal tomado fuera del país de residencia de la empresa transportista, o del conductor, permitiendo dos reducciones continuadas del mismo a condición de la compensación, junto con un descanso semanal normal, de la reducción efectuada, en el domicilio de la empresa transportista o del conductor antes que finalice la tercera semana.

Motivación: Uno de los problemas que existen para combatir el dumping social es que las empresas de transportes, con independencia de su establecimiento, pueden tener sus trabajadores operando por todo el territorio de la UE sin que haya una norma de carácter internacional que module dicha posibilidad. Por lo tanto una empresa puede tener a sus trabajadores malviviendo en el interior de la cabina de su vehículo realizando transporte internacional o de cabotaje sin un límite temporal y sin que sea posible un control efectivo sobre sus condiciones laborales, salariales y de respeto a los tiempos de trabajo, no olvidemos que el respeto de los tiempos de conducción y descanso no implica el cumplimiento de las normas sobre los tiempos de trabajo. Imponer de manera obligatoria que cada cierto periodo de tiempo los conductores deban regresar a su país, entendido éste el país en dónde estén contratados legalmente en el caso de los trabajadores asalariados y el país en dónde esté radicada su empresa en el caso de los trabajadores autónomos, redundaría en una mejora de las condiciones laborales de dichos colectivos a la par que se impediría la competencia desleal que se establece con dicha posibilidad.

- **Obligatoriedad, para el transporte de cabotaje**, de la acreditación del cumplimiento en materia salarial de acuerdo a la legislación española.
- **Desarrollo y cumplimiento** de lo establecido en las **Directivas 96/71/CE** sobre las condiciones de los trabajadores desplazados temporalmente en el marco de una prestación de servicios, y Directiva **2014/67/UE** relativa a la garantía de cumplimiento de la directiva 96/71/CE.
- **Aplicación armonizada en toda la UE** de las normativas de los tiempos de trabajo y su control cuando los trabajadores se desplazan por territorios de diferentes a los de su residencia.

Motivación: No está claro que las autoridades de un determinado país tengan competencias para investigar y sancionar, en materia laboral, las conductas de aquellas empresas cuando sus trabajadores circulan en tránsito por el territorio de otros países. Así mismo, en el caso de los transportes internacionales en el ámbito de la UE, no está claro que el país de acogida del transportista tenga la competencia atribuida para dicha materia, a no ser que haga uso de la posibilidad que se establece en el art. 3,1 primer guión de la directiva 96/71/CE. Para el transporte internacional deberían de promulgarse normas de común aplicación que fueran claras, y para el transporte de cabotaje debería de establecerse sin duda alguna que las empresas han de cumplir las mismas condiciones que las que son de obligado cumplimiento las empresas establecidas en el país de acogida del transportista que va a efectuar dicha operación.

Estatuto del trabajador autónomo y TRADE

- **Comunicación TRADE**, mejora del sistema de comunicación y reconocimiento.
- Preponderancia del contrato TRADE sobre la normativa mercantil.
- Admisión de la posibilidad que la contratación de un trabajador para sustituir al TRADE en los casos de invalidez o vacaciones no desvirtúe dicha condición.
- Ampliación del ámbito de la consideración de TRADE a los titulares de sociedades mercantiles cuando se den una serie de requisitos.
- Establecer como ilegales aquellas cláusulas que supongan una contraprestación o indemnización en el caso de la pérdida de la condición de TRADE.
- Reconocimiento de la capacidad de negociación colectiva para las asociaciones representativas de los trabajadores TRADE.
- Establecimiento, en el estatuto de los trabajadores o reglamentariamente, de una definición clara de los supuestos de relación laboral con independencia de la titularidad o no de una autorización de transportes.

Motivación: La LETA debe de ajustarse a la realidad social de los trabajadores a los que va dirigida y debe de corregir aquellas situaciones que, en la práctica, la hacen inoperativa como lo ha sido en todo lo relacionado con el trabajador TRADE.

Asociacionismo y Cooperativismo

- Potenciación del asociacionismo de los transportistas autónomos como el mejor instrumento de defensa de sus intereses y de interlocución con los poderes públicos.

Motivación: No es posible la defensa de un colectivo si no se realiza de manera coordinada y con una sola voz. El sector y los poderes públicos necesitan de interlocutores capacitados para poder mantener un diálogo fluido y práctico. Se deberían de establecer cuáles son las condiciones mínimas que una organización ha de reunir para que la administración le reconozca una mínima interlocución, de tal manera que dicho privilegio no se reserve para unas pocas excesivamente premiadas por su sometimiento a la voluntad de los poderes públicos.

- Potenciación por parte de la administración del fomento de las cooperativas de transportistas mediante la concesión de ayudas para la fundación de éste tipo de sociedades. Dichas ayudas deberían de ir ligadas y condicionadas a la consecución de unos fines y la permanencia durante un determinado periodo mínimo de tiempo.

Motivación: Para acceder a determinados clientes los transportistas deben de hacerlo mediante organizaciones que puedan dar respuesta con garantías a las necesidades de los mismos. Así mismo para poder rebajar costes los transportistas autónomos deben de ser conscientes que han de reunir el volumen de compras suficientemente elevado que les permita negociar con sus proveedores descuentos ventajosos.

Formación

- **Establecer** un sistema de ayudas a la formación efectivo para los transportistas autónomos.

Motivación: Los transportistas autónomos en su doble condición de empresarios y trabajadores del sector van a tener, cada más, que afrontar el reto de ir actualizando sus conocimientos de manera permanente, no sólo para dar cumplimiento a las normas, sino para poder irse adaptando a las innovaciones tecnológicas y las nuevas demandas del mercado. En el momento actual son escasas las ayudas que hay a la formación de dicho colectivo y tampoco son efectivas en cuanto a que sirvan para algo. La administración debería de establecer un catálogo de formación y de contenidos ad/hoc y así mismo debería de destinar más recursos para que los autónomos la puedan costear. No se puede olvidar que en muchos casos la formación para el autónomo supone un doble coste, por un lado porque ha de pagarla y por otro porque ha de parar su vehículo para poder efectuarla.