

ASUNTO: OBSERVACIONES DE FENADISMER AL DOCUMENTO SOBRE EL FUTURO DEL TRANSPORTE.

Julio Villaescusa Izquierdo, con DINI 6201111-N, en calidad de Presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (FENADISMER), organización española representativa de las pequeñas y medianas empresas de transporte de mercancías por carretera

E X P O N E

Primero.- El transporte por carretera en Europa transporta más del 75% de las mercancías que se consumen en la Unión Europea, lo que determina su carácter predominante y esencial para las restantes actividades económicas y productivas. Sin embargo, lejos de obtener el necesario apoyo por parte de las autoridades nacionales y europeas, es un sector sometido a importantes limitaciones y trabas que dificultan su desarrollo, lo que se está agravando de forma importante en los últimos 18 meses como consecuencia del incremento del precio del gasóleo en más de un 30% en el primer semestre del 2008 y la drástica reducción de la actividad económica a partir del segundo semestre, que está suponiendo la desaparición de un importante número de pequeñas y medianas empresas de transporte (sólo en España, desaparecen una media 1000 empresas de transporte cada mes). Por ello, se hace necesario adoptar un conjunto de medidas a nivel tanto europeo como nacional que tiendan a flexibilizar y apoyar la actividad de las empresas de transporte por carretera:

1) Restricciones a la circulación de camiones:

- Deben basarse exclusivamente en reglas uniformes y armonizadas en toda la Unión Europea.
- Debe establecerse un sistema de notificación semanal y mensual de las limitaciones y exenciones de las restricciones de tráfico para conocimiento de las empresas de transporte.
- Debe evitarse las consecuencias negativas que puedan producir al principio de libre circulación de las mercancías y de la actividad de las empresas de transporte, eliminando las restricciones genéricas

2) Regulación de los tiempos de conducción y descanso:

- Modificación del Reglamento comunitario 561/2006, estableciendo un tiempo máximo de conducción de 10 horas (en vez de las 9 horas actuales) y respetando la limitación máxima bisemanal de 90 horas.

3) Gasóleo profesional:

- Introducir un sistema de devolución total del impuesto sobre los carburantes.

4) Observatorio europeo de costes del transporte:

- Establecimiento de un observatorio europeo de costes de explotación de las empresas de transporte, prohibiendo las prácticas que imponen la contratación por debajo de costes que perjudican la seguridad vial y la competitividad leal entre las empresas.

5) Plazos de pago:

- Modificación de la Directiva europea 2000/35 para combatir los retrasos en los pagos de servicios de transporte.
- Establecer un mecanismo que establezca un período máximo de pago obligatorio a 30 días (frente a los 120 días actuales de media).

6) Nuevas reglas europeas para los intermediarios y operadores de transporte:

- Establecimiento de una regulación para el acceso a la profesión y al mercado para los intermediarios y operadores de transporte (contratantes de transporte).
- Prohibición de subcontratar transporte para aquellos intermediarios y operadores de transporte que no cuenten al menos con un 60% de flota de transporte propia.

7) Infraestructuras y Tráfico por los Pirineos y los Alpes:

- Tomar en consideración y adoptar medidas para solventar las dificultades de tránsito por los Pirineos y los Alpes.

8) Tasas por el uso de infraestructuras:

- FENADISMER admite el principio de “quien contamina paga” pero rechaza que dichas tasas no deban ser pagadas también por los usuarios particulares.
- Las tasas recaudadas deben reinvertirse en el propio sector del transporte por carretera y no para cofinanciar el desarrollo de otros modos de transporte.

Madrid a 30 de Julio de 2009