



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/27607

10/11/2020

70087

AUTOR/A: VEGA ARIAS, Rubén Darío (GVOX); DE LAS HERAS FERNÁNDEZ, Patricia (GVOX); RUEDA PERELLÓ, Patricia (GVOX); OLONA CHOCLÁN, Macarena (GVOX); ESTEBAN CALONJE, Cristina Alicia (GVOX); FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA, José María (GVOX); FERNÁNDEZ RÍOS, Tomás (GVOX)

RESPUESTA:

En el año 2001 la Comisión Europea publicaba el “Libro Blanco: La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad” y en su diagnóstico del transporte de mercancías por carretera ya apuntaba cosas como:

“A. Reforzar la calidad del transporte por carretera

[...]

Pero el riesgo de congestión se extiende ahora a los grandes ejes y a las regiones sensibles.

La ampliación de este fenómeno se atribuye en gran parte al transporte internacional de mercancías.

[...]

En cambio, cabe preguntarse por las condiciones que mantienen e incluso fomentan su expansión en los recorridos medios y largos, cuando existen soluciones alternativas. Se debe en parte a la persistencia de prácticas que falsean las normas de competencia y cuya desaparición no requerirá tanto nuevas normas como una aplicación eficaz de las vigentes, gracias a la consolidación y armonización de las sanciones.”

Por lo tanto, el problema relacionado con las llamadas ‘empresas buzón’ afecta en toda Europa desde hace tiempo y, como se destacaba en el Libro Blanco, “No sólo es insuficiente la normativa europea sobre el transporte por carretera, en particular para las



condiciones de trabajo, sino que, sobre todo, se aplica muy mal. La tolerancia en la aplicación es problemática. Así pues, puede ocurrir que un conductor cuyo permiso de conducción se suspende en un Estado miembro pueda conseguir otro en un Estado vecino.”

El pasado verano se ha aprobado la iniciativa legislativa de la Comisión Europea conocida como ‘Primer Paquete de Movilidad’, de forma que el 31 de julio se publicaron en el Diario Oficial de la Unión Europea las diferentes normas que lo conforman, la mayoría de las cuales entraron en vigor el pasado 20 de agosto.

Entre las medidas aprobadas se incluyen medidas para luchar contra las ‘empresas buzón’, puesto que las empresas de transporte deberán acreditar que su actividad se desarrolla fundamentalmente en el Estado miembro en el que están registradas y los camiones tendrán que volver al centro operativo cada ocho semanas y también se ha reforzado la colaboración entre Estados Miembros.

Finalmente, cabe indicar que el pasado día 2 de diciembre se presentó al sector el ‘Plan Nacional de Inspección para el sector del transporte por carretera para el año 2021’ por parte de la Subdirección General de Transporte Terrestre y se continuará con la inspección de empresas deslocalizadas, tanto en carretera (controlando vehículos pesados y ligeros) como en las empresas cargadoras, comprobando el cumplimiento de la normativa social y el cabotaje.

Se quiere destacar que la aprobación del ‘Primer Paquete de Movilidad’ va a permitir un control más exhaustivo y eficiente hacia las empresas extranjeras deslocalizadas que operan en España.

Madrid, 15 de enero de 2021

