

Reforma energética: ¿pagaremos los de siempre?



Marcos Basante

Hace unas semanas nos desayunamos con la noticia de que un Comité de Expertos, creado por el Gobierno, aportaba sus claves para desarrollar la estrategia de descarbonización de la economía española y, ¡sorpresa!, una de sus principales recomendaciones era la de elevar los tipos impositivos al gasóleo un 29% y un 10% a la gasolina, además de aumentar el IVA para los carburantes. Unos días después, en la presentación de los Presupuestos Generales del Estado para 2018, qué casualidad, el ministro de Hacienda, Cristóbal Montoro, preveía un aumento de la recaudación de impuestos nada menos que del 6% para este ejercicio. ¿De dónde saldrá?, se pre-

guntaban algunos... pues de los de siempre, respondemos nosotros.

El Ministerio de Hacienda trata de realizar a la cuadratura del círculo mediante unos cálculos que prevén un importante aumento de la recaudación, pero que a su vez reflejan una bajada en la fiscalidad directa vía Seguridad Social y recortes en el IRPF. Todo ello nos dirige a la única vía posible de financiación que podría lograr los objetivos de las cuentas: los impuestos indirectos. Esos que, poco a poco, y siempre en base a la previsión de un aumento del consumo, meten sigilosamente la mano en la cartera de los ciudadanos y, a fin de año, hacen polvo la cuenta de resultados de las empresas. En concreto, el Impuesto Especial de Hidrocarburos y su IVA, que conjuntamente ya suponen más de un 30% de los impuestos que, por ejemplo, soportan las empresas de transporte por carretera.

No me malinterpreten, las empresas del sector, junto al aéreo o marítimo, son las primeras interesadas en disminuir sus emisiones de CO₂, ya que son directamente proporcionales al consumo y gasto de combustible en sus vehículos. Por ello, ya llevan años dando múltiples pasos en esta línea: motores mucho más eficientes, formación en conducción económica, reducción de viajes en vacío, etc. En este sentido, los camiones europeos han descendido sus consumos de carburante casi un 10% en los últimos diez años y, actualmente, las emisiones de CO₂ de camiones y autobuses en Europa tan sólo representan un 6% de las totales. En el mismo sentido se dirigen

El sector del transporte por carretera aporta más de 10.000 millones a las cuentas del Estado

otros modos de transporte o, incluso, los constructores de turismos y motos particulares, porque ¿quién no quiere gastar menos combustible?

'Tasazo' ecológico

En cuanto al ámbito energético, los últimos estudios prospectivos del sector que analizan las tendencias de consumo para los próximos años vienen a reflejar no sólo un "no" descenso en el consumo de hidrocarburos de origen fósil en general, sino todo lo contrario, un aumento suave y progresivo al calor de la recuperación económica. A los empresarios nos encantaría, de un día para otro, poder sustituir nuestras flotas por otros de energías más verdes, pero en la actualidad existen barreras técnicas que lo hacen totalmente imposible: elevadísimo coste de nuevos modos de transporte, insuficientes puntos de carga eléctrica o suministro de gas, baja autonomía y poten-

cia, etc. Pero, claro, mientras estos 'detalles' se solventan a largo plazo, lo fácil es 'forzar' la transición hacia lo 'eco' con un 'tasazo' para todos del 29%... Como ejemplo, el sector del transporte por carretera ya soporta una presión fiscal elevadísima, con más de 10.000 millones de euros anuales aportados a las cuentas del Estado entre impuestos y gravámenes; entre los que destacan los impuestos al gasoil, que suponen más de dos tercios de esa carga fiscal.

En manos de todos está la sostenibilidad medioambiental y apostamos decididamente por ella, pero cuando el sector de la energía indica que este tránsito será progresivo y siempre ligado al desarrollo de la tecnología que lo soporta, 'forzar' a unos pocos a una rápida transición y con medidas coercitivas de tanto peso puede resultar peligroso. ¿Por qué siempre pagamos los mismos?

Presidente de Astic

LAS VENTAS DE MAN EN ESPAÑA

CAMIONES	UNIDADES	DIF. 17/16	CUOTA
De 6 a 10,9 ton.	85	+23,1%	4,2%
De 11 a 15,9 ton.	126	+14%	14%
A partir de 16 ton.	2.892	+8%	14%
TOTAL CAMIONES	3.103	+7,1%	13,1%

ción que este modelo está teniendo en el mercado español.

Otra de las divisiones importantes para MAN es su TopUsed, en las que se alcanzó la cifra de 1.762 camiones vendidos, un 26,6% más que en el año anterior, manteniendo la tendencia positiva de los últimos años. El 58% de las ventas de camiones usados se realizan al cliente final, objetivo prioritario de MAN, el 11% a concesionarios de la marca, con venta enfocada al cliente final, y el 30% a la exportación.

Respecto a su actividad de Postventa, los resultados también fueron satisfactorios, con un aumento en la facturación de recambios de un 11%, un 7% en mano de obra y un 15% en el número de contratos de reparación y mantenimiento.

Ya rugen los motores

El circuito italiano de Misano será el escenario el próximo 26 de mayo de la primera carrera del Campeonato Europeo FIA ETRC 2018 de carreras de camiones. Este año el campeonato viene cargado de novedades, con un "equipo español", ya que al Truck Sport Bernau, además del tricampeón Antonio Albacete, se le une el conquense Luis Recuenco.

La otra novedad es el fichaje de Steffi Halm por el equipo Schwabentruck, cambiando su MAN por el Iveco que el año pasado llevaba Gerd Körber, y que tendrá como compañero a Jochen Hahn, así como la vuelta de René Reinert a los circuitos. El campeonato finalizará en el mes de octubre en el circuito de El Jarama.

Calendario Cpto. FIA ETRC 2018

26/27 mayo	Misano (ITA)
16/17 junio	Hungaroring (HUN)
29 junio/1 julio	Nurburgring (D)
14/15 julio	SlovakiaRing (SLK)
1/2 septiembre	Autodrom Most (CZE)
15/16 septiembre	Zolder (BEL)
29/30 septiembre	Le Mans Bugatti (FRA)
6/7 octubre	Jarama (ESP)

Breves

Uno de cada cinco camiones nuevos tiene contratado un seguro a todo riesgo, la mayoría de ellos con franquicia, según el comparador de seguros Turboseguros.com. Asimismo, la cobertura de daños propios apenas aparece en las pólizas de vehículos pesados con más de 5 años de antigüedad.



El fabricante Meiller ampliará su capacidad de producción con una nueva fábrica en la localidad austriaca de Oed-Oehling, que concentrará la fabricación actual de Waidhofen y Asten y contará con un edificio de oficinas y otro de producción con tres naves y más de 12.000 m² de superficie total, absorbiendo los 120 trabajadores actuales.

La Asociación Europea de Carreras de Camiones (ETRA) y el fabricante Krone han anunciado la firma de la renovación del acuerdo que les une desde hacia varias temporadas en el Campeonato Europeo de carreras de Camiones.

El Centro de Operaciones Logísticas de Luis Simoes en Leixões (Portugal) ha obtenido la certificación BRC Global Standard Storage and Distribution Issue 3, que reconoce a las organizaciones por la calidad y seguridad de sus procesos de almacenamiento y distribución de productos.



La Fundación Corell y la Universidad Nebrija han firmado un convenio de colaboración para desarrollar la "Cátedra Global Nebrija-Santander en Tecnologías para el Transporte Sostenible". Con una vigencia de tres años, sus objetivos se concretan en diferentes acciones, como la elaboración de proyectos conjuntos para la formación de los futuros profesionales del sector del Transporte por Carretera y la Logística.



ANFAC tiene un Plan

"España necesita un Plan Estratégico de la Automoción para seguir siendo referencia a nivel mundial en el sector". Con estas palabras, el nuevo presidente de ANFAC, José Vicente de los Mozos presentó hace unos días la hoja de ruta en la que trabaja actualmente la asociación. La hoja se centra en cinco grandes bloques como una nueva fiscalidad más enfocada al uso del vehículo que a su compra, la mejora de la competitividad industrial, estímulos a las inversiones productivas, mayor hincapié en la movilidad sostenible y la creación de "green cities". ANFAC sigue pidiendo "un aumento de la capacidad de los camiones", en clara alusión a las 44 toneladas.



Conocer la contaminación con antelación

CITET ha desarrollado junto con PiperLab el proyecto Predict, una herramienta de ayuda a la planificación de las operaciones de distribución urbana de mercancías basada en Big Data y aplicable posibles restricciones por calidad del aire en Madrid, suministrando información relevante y de primera mano sobre la calidad del aire.



Más noticias en www.camionactualidad.es

EN PORTADA

Sentencia UE

Antes tres, ahora uno



El Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha hablado: España incumple la norma de exigir más de un vehículo para entrar a operar en el transporte. Nuestro país exigía tres vehículos, y no uno, como el resto de Estados miembro. Analizamos las consecuencias.

Texto: **Raquel Arias** Fotos: **Juan Caraballo**

La sentencia ha caído como un jarro de agua fría al transporte español. Y todo porque España, entre las exigencias que tiene de acceso al mercado del transporte de mercancías por carretera, hay una polémica: el número de vehículos que deben tener los transportistas para abrir una empresa. Mientras que la norma europea dicta que deberán ser "uno o más vehículos", nuestro país, en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) exige que sean tres vehículos. Y no sólo eso: también exige una fecha de antigüedad, que es de seis meses, mientras que en la normativa europea no se habla de una edad máxima.

De las 104.000 empresas que hay en España, sólo 2.000 tienen más de 25 empleados

Lo que ha hecho la justicia europea ha sido normalizar una situación que, hasta ahora, no era así. Uno de los principios de la Unión Europea es el de la proporcionalidad, que aquí se entiende como que no puede haber diferencias entre Estados por cuestiones legales. Es decir, lo que se exige en un Estado se tiene que exigir en los 27 restantes. Y eso no se estaba dando en España: mientras que un transportista francés, por ejemplo, sólo necesitaba un vehículo para abrir una empresa de transporte, a uno español se le exigen tres.

Antecedentes

Antes de llegar al punto actual, conviene saber cuál ha sido el procedimiento y los pasos que se han dado hasta llegar aquí. En

Las claves

- ✓ La sentencia entrará en vigor en enero de 2019, con el ROTT
- ✓ Hasta entonces, se seguirán exigiendo tres vehículos
- ✓ Las asociaciones auguran todavía más atomización

febrero de 2014, la Comisión recibió una denuncia sobre la aplicación supuestamente incorrecta del Reglamento de acceso al mercado del transporte por carretera en España. Según la información recibida, nuestro país limitaba el ejercicio de la profesión de trans-





Joaquín del Moral, Fomento

“La exigencia de antigüedad no cambiará”

“Tras la sentencia que obliga a España a no poner ningún límite cuantitativo de vehículos para el acceso al mercado del transporte, el Ministerio de Fomento ha propuesto mantener el requisito de antigüedad, ya que en la sentencia no se hace ninguna referencia explícita a ello. También se quiere elevar el rigor en el planteamiento de otros requisitos para obtener la autorización de transporte. Además, se va a elevar el nivel de exigencia en cuanto a la competencia profesional, tanto en las funciones que debe cumplir el gestor como en las condiciones para conseguir el certificado de competencia profesional”.

portista por carretera a las empresas que disponían, al menos, de tres vehículos.

Concedora de la denuncia, la Comisión pide explicaciones a España, que responde por escrito confirmando que tal limitación estaba en vigor y que era compatible con el reglamento en cuestión.

La Comisión decide abrir un procedimiento de infracción contra España, en el que nos recuerda que el número de vehículos necesarios para abrir una empresa en toda la zona comunitaria es de “uno o más vehículos”, y no “tres como mínimo”.

Nuestro país respondió al escrito con otro, alegando que el requisito español se ajustaba a lo dispuesto en el reglamento, “puesto que se trata de un requisito adicional, respecto de los establecidos en la norma, proporcionado y no discriminatorio”.

Al considerar que las explicaciones recibidas no eran convincentes, la Comisión envió a Madrid un dictamen motivado en el que exigía a España tomar las medidas necesarias para poner fin al citado requisito de los

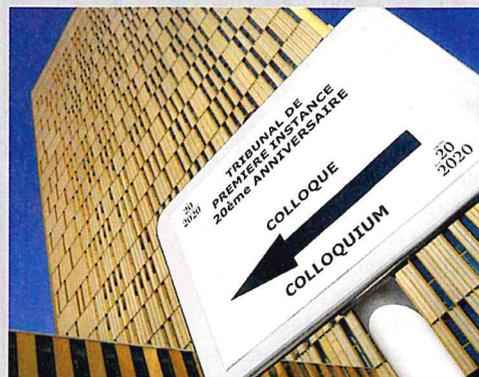
Lo que exige la Unión Europea

Lo más importante de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea se resume en el artículo 3 del Reglamento que habla de los requisitos para abrir una empresa de transporte en la UE. Son los siguientes:

- Tener un establecimiento efectivo y fijo en un Estado miembro
- Gozar de honorabilidad
- Poseer la capacidad financiera apropiada
- Tener la competencia profesional requerida

También recoge que los Estados miembros podrán decidir imponer requisitos adicionales, que deberán ser proporcionados y no discriminatorios, que las empresas deberán cumplir para ejercer la profesión de transportista por carretera.

Una vez concedida la autorización, deberá disponer de uno o más vehículos, matriculados o puestos en circulación de otra manera con arreglo a la legislación de ese Estado miembro, ya sea en plena propiedad, o en virtud de otro título (contrato de compraventa a plazos, contrato de arrendamiento o arrendamiento financiero).



vehículos, y le ponía un plazo de dos meses. Aún así, España alegó que mantenía su postura. Viendo este resultado, Bruselas decidió presentar un recurso ante el Tribunal Europeo de Justicia por incumplimiento.

Como resultado de la denuncia, España defendió su posición ante los tribunales y perdió. La sala décima del Tribunal de Justicia de Luxemburgo decidió que nuestro país

había incumplido sus obligaciones en la materia y le condenó a cambiar la exigencia, igualándola a la normativa europea, y a pagar las costas del juicio.

Y ahora ¿qué?

Ahora, todo el mundo se pregunta ¿qué va a pasar a partir de ahora? Preguntadas las asociaciones profesionales españolas, todas



Lo que exigirá España

La norma europea se ha pasado directamente al ordenamiento interno español (al ser un Reglamento, no necesita más trámites). Eso significa que las exigencias son las mismas...excepto en el tema del número de vehículos. Ahí el Ministerio de Fomento se permitió la licencia de aumentar el número de vehículos de uno a tres.

Ahora, con la sentencia que obliga a nuestro país a echar para atrás y exigir, como el resto, un vehículo, los legisladores quieren elevar los requisitos cualitativos. Así, empezarán por dos:

- **Honorabilidad:** hacer que sea más fácil perderla
- **Formación:** los aspirantes a tener una autorización de transporte deberán tener alguno de estos títulos académicos: Bachiller o el 2º grado de Formación Profesional



coinciden en señalar que esto complica el actual panorama del transporte nacional, porque el sector español sufre del mal de la atomización (muchas pequeñas empresas formadas por un vehículo), y esto no hace más que agravar la situación.

De hecho, la finalidad del requisito creado

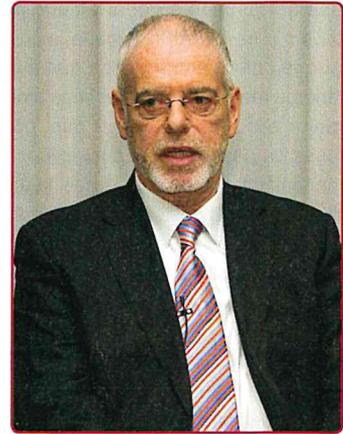
La media de vehículos por empresa de transporte en España está en 3,34

por Fomento de exigir una flota mínima de tres vehículos era precisamente ésta: hacer que los nuevos transportistas entraran en el mercado con una dimensión mayor y así subir la media de flota española. Pero se ha encontrado de bruces contra la justicia europea, que lo ha declarado ilegal.

Para la asociación Astic, la problemática más acuciante del transporte se centra "en la falta de nuevas vocaciones que incorporan al colectivo de conductores profesionales. Esto es una realidad estructural, no coyuntural, que tiene orígenes complejos y muy variados y que está limitando el crecimiento de la actividad del sector al ritmo que exige la demanda social de transporte de mercancías, y ese es un problema que va a resolverse sólo por el hecho de un cambio de normativa de acceso al mercado" ha señalado Ramón Valdivia, director general de Astic.

CETM también ha dado su opinión. El director de relaciones con la Unión Europea de la confederación, José María Quijano, cree que "es una situación que va a ir en contra del sector, dado que, durante todos estos años, desde que hubo la modificación de la legislación en su día, ha favorecido que haya habido cierta concentración y que las empresas hayan crecido en número de vehículos. Por otra parte, las que ya estaban con flotas mínimas se han mantenido y al-

Fomento quiere exigir a los que quieran empezar en el transporte en España, el título de Bachiller o el 2º grado de Formación Profesional.



Julio Villaescusa, Fenadismer

"Mantener la antigüedad es esencial"

"Nuestra federación considera imprescindible mantener el requisito de antigüedad, ya que no sólo contribuye a que no se produzca una desestructuración y desordenación real del actual tejido empresarial de nuestro sector, sino que, además, incide de forma muy positiva tanto en la reducción y mejora de los índices de siniestralidad vial que soporta nuestro sector (afortunadamente muy positivos en los últimos años, según datos de la DGT), así como por la contribución a la mejora medioambiental de nuestro entorno en materia de reducción de emisiones, principios ambos que persiguen las políticas europeas en la materia. Debe tenerse en cuenta que la edad media actual de la flota de transporte española arroja unos datos altamente preocupantes, como consecuencia de la crisis económica".

gunas han ido desapareciendo (por jubilaciones de los titulares anteriores, ayudas al abandono...), lo que hacía que el sector fuera cogiendo un poco de pulso". Quijano quiere dejar claro que "no se trata de cerrar la entrada a nadie, sino de darle un mayor activo al sector y a las flotas y buscar que las empresas españolas tengan mayor poder en las negociaciones para poder prestar un servicio, tanto nacional como internacional. Creemos que la medida, en sí, vista tal cual, no va a ser positiva".

Para el responsable de asuntos europeos en la CETM, "lo que argumenta la sentencia es que, dentro del texto legal, está dicho que con uno o más camiones se podrá entrar a trabajar. Pero esto no limita que, vía otros artículos, como era el argumento del ministerio español también, los países pudieran añadir



medidas adicionales o poner algún tipo de medida, no para cerrar la entrada, sino para que, el que quiera entrar, tenga que cumplir una serie de requisitos formales más amplios. A lo mejor eso puede suponer que, por los exámenes de acceso, sean más exigentes o con una materia más amplia. Luego, la aplicación de la figura del gestor del transporte, a lo mejor se acota más, o se vigila mucho más el transporte y el gestor está más vinculado a la empresa...”

A la expectativa

En Astic no creen que, con motivo de la sentencia “haya ninguna debacle o catástrofe que algunos están pronosticando. Estamos sufriendo una falta acuciante de vocaciones en el sector desde hace años, porque la demanda de transporte crece deprisa y no hemos sido capaces de incorporar nuevas vocaciones (no sólo en España; es un problema europeo y diría que mundial). No soy capaz de imaginarme un escenario donde habrá una valla y un montón de gente queriendo entrar al sector para transformarse en empresarios del transporte y



José María Quijano (CETM)

“Los requisitos serán más estrictos”

“Lo que la sentencia argumenta es que, con uno o más camiones, se podrá empezar a trabajar, pero no limita que, vía otros artículos (como era el argumento del ministerio español también), los países puedan poner medidas adicionales o establecer algún tipo de requisito, no para cerrar la entrada al mercado, sino para que, el que quiera entrar, tenga que cumplir una serie de exigencias formales más amplias para poder operar en el mercado. Puede que eso implique que, por los exámenes de acceso, las pruebas sean más exigentes o con una materia más amplia. Es posible que la figura del gestor del transporte se acote más, o se vigile más su labor y esté más vinculado a la empresa que ahora”.

Astic prevé más atomización



Para la asociación de transporte internacional Astic, la sentencia que anula el requisito de empezar con tres camiones gravará “el principal problema que aqueja al tejido empresarial español en esta actividad, como es el excesivo porcentaje de microempresas que lo constituyen, lo que sitúa a España a la cabeza europea en el “ranking de atomización” empresarial del transporte por carretera”. Desde la asociación señalan que el problema más grave se centra en la falta de nuevas vocaciones que incorporar al colectivo de conductores profesionales: “esto es una realidad estructural, no coyuntural, que tiene orígenes complejos y muy variados y que está limitando el crecimiento de la actividad del sector al ritmo que exige la demanda social de transporte de mercancías, y ese es un problema que no va a resolverse de forma súbita sólo por el hecho de un cambio de normativa de acceso al mercado”.



En la antigüedad, la media de edad de los vehículos casi duplica la de 2007: 13 años para los rígidos, 7,5 para las cabezas tractoras y nueve para los vehículos ligeros.

que, hasta ahora, no podían entrar porque se les exigían tres camiones nuevos. Esa valla ha desaparecido, porque la sentencia (que era de esperar, y podíamos haber dibujado el escenario desde hace mucho tiempo) ha dicho que es ilegal, puede ser derribada por la Justicia española, porque hay procesos abiertos. Pero detrás de la valla no hay miles de personas esperando. Sí que nos preocupa el hecho de que, si no se aprueba pronto el nuevo ROTT, que incluye una serie de requisitos para la figura del

gestor del transporte, suceda que, en estos meses, pueda haber ingeniería societaria, es decir, empresarios que, con empleados asalariados, puedan sentir la tentación de convertir su empresa de 20 camiones en 20 empresas de un camión”.

Algunas asociaciones auguran la entrada masiva de nuevos operadores

Por su cuenta

Albert Granero tiene 27 años y acaba de abrir su propia empresa. Justo en este momento, en el que la norma va a cambiar, asegura que se ha estado pensado



Ramón Valdivia, Astic

“Es acuciante la falta de vocación”

“Parece que la sentencia ha pillado a todos por sorpresa (aunque era de esperar). El problema es que, tras la valla (o limitación de tres a un vehículo) no hay miles de personas esperando a poder entrar a trabajar como empresarios de transporte, porque hay una falta importante de vocación de nuevos profesionales en este sector. Lo que sí preocupa es lo que va a pasar en los próximos meses, hasta que la sentencia entre en vigor (coincidiendo con el nuevo ROTT). Es posible que el plan de Fomento de intensificar los requisitos cualitativos (de formación, honorabilidad, etc.) compense la sentencia”.

esperar a que se hiciera efectiva “o, ya que tenía todos los papeles, empezar cuanto antes” (el retraso de la entrada en vigor del ROTT a enero de 2019 le habría afectado). También su forma de pensar ha cambiado desde se conoce el contenido de la sentencia: “antes de empezar por mi cuenta, el límite de los tres camiones me parecía un problema. Ahora, he cambiado de opinión”.

Con una autorización de transporte en propiedad, Albert se ha puesto a trabajar por su cuenta. Tiene un camión frigorífico con el que viaja a Italia, sobre todo, pero también a Francia y Alemania. Está muy ilusionado, pero también, con mucha incertidumbre, porque empezar cualquier negocio siempre es arriesgado, y el transporte no es una excepción.

Su opinión ante la sentencia y los requisitos de acceso al mercado la tiene clara: “si hay limitaciones para entrar y tiene un coste, no me parece mal, porque algo hay que exigir. En España somos aún muy primitivos en esto del transporte, en Europa son más profesionales. Por eso faltan conductores, porque ahora hay que estudiar mucho más que antes. Tienen que cambiar muchas cosas

CETM presenta propuestas de acceso al mercado

La CETM considera que los cambios que hay que incorporar en la norma española que regula el acceso al mercado “deben incluir las mejores disposiciones legales para el desarrollo futuro del transporte de mercancías por carretera y de la economía española en su conjunto”.

Por eso, coincide con el director general de Transporte Terrestre, Joaquín del Moral, sobre la necesidad de añadir requisitos para quienes entren por vez primera en el transporte, “con el objetivo de evitar la descomposición de la actual estructura y composición del sector”.

El Comité Ejecutivo de la CETM hará una propuesta que amplíe los requisitos mínimos, que afectarán tanto al nivel de exigencia para conseguir el título (capacitación profesional) como a los requisitos de establecimiento y honorabilidad, cumplimiento de las obligaciones fiscales y al aumento de la vigilancia sobre las empresas buzón y las falsas cooperativas.



El transporte teme que el mercado rompa su estructura y composición.

Más solicitantes de cursos de formación

Según ha anunciado Fenadismar, la federación de transporte ha visto duplicar el número de personas que se ha inscrito en las últimas semanas en el curso preparatorio para el título de competencia profesional, en previsión de que éste sea el único requisito necesario para acceder al mercado del transporte (tanto mercancías como viajeros).

La federación insiste, como el resto de asociaciones profesionales, en que el Ministerio de Fomento se implique en la futura ordenación del sector, “que evite la desregulación y desordenación total del transporte español por carretera, por su importancia en el correcto desarrollo del resto de las actividades económicas de nuestro país”.



Fenadismar ha comprobado cómo las solicitudes de cursos se han duplicado tras la sentencia.

para que estemos al nivel que marca Europa. Tenemos un problema grave en ese sentido” reconoce.

Albert también cree que “si hay nuevos requisitos, no van a entrar nuevos operadores

al mercado. Mi experiencia me dice que hay gente trabajando en el transporte (comerciales, personal de mantenimiento, responsables de flota) que no tiene ni idea de cómo funciona un camión”. **TRUCK**