

REIVINDICACIONES DE LA PLATAFORMA PARA LA DEFENSA DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA NACIONAL E INTERNACIONAL

1. Prohibición Sin posibilidad de pacto en contra, ni de acuerdos contractuales, de la contratación de los servicios de Transporte de mercancía por carretera por debajo de los costes de explotación, siendo la referencia del importe del coste y de manera oficial, el Observatorio de Costes que publica Ministerio de Transportes (Con actualización mensual) recogiendo cada una de las partidas que detalla, incluyendo sanciones de la Comisión Nacional de defensa de la competencia por su incumplimiento, controlando dicha medida, el Ministerio de Hacienda la Ley de la Competencia y la Inspección de Transportes.

Dicha medida deberá estar recogida en la LOTT y en el ROTT y protegida por las Leyes Antidumping.

Esta medida debe de amparar todos y cada uno de los distintos tipos de vehículos (Pesados y ligeros) de cada subsector de transporte de mercancías por carretera (Incluyendo los transportes de corto recorrido donde al coste por km habría que sumar el coste por hora).

1.1- Limitar la intermediación en el contrato de Transporte a un solo contratista. Establecer responsabilidad directa al cargador principal en caso de impago de los servicios al transportista, dotando a las juntas arbitrales de capacidad jurídica para el ejercicio de la Acción directa contra el cargador principal.

1.2- Plazo de pago máximo a 30 días por servicios los servicios de transporte, por Ley sin posibilidad de pactos en contra, UNIDO a régimen SANCIONADOR por su incumplimiento.

2. Prohibición por Ley de la carga y descarga por parte de los Conductores y Autónomos que realicen la conducción de sus vehículos. SIN posibilidad de acuerdos ni pactos con cargadores ni destinatarios. Con sanciones en función de los importes que recoge la normativa laboral para las empresas incumplidoras.

CON ENTRADA EN VIGOR DE MANERA INMEDIATA.

3. Decreto Ley que obligue y limite las labores de carga y descarga de los camiones en un tiempo máximo de 1 hora desde su llegada, o desde la hora pactada.

3.1 Cláusula de Obligado Cumplimiento SIN posibilidad de pacto en contra, para la facturación de forma automática junto al servicio de Transporte en Concepto de Paralización, si se rebasa el tiempo estipulado que se señala en el punto anterior (3).

3.2 Obligación del Consignatario y Destinatario de poner en los albaranes y/o carta de porte los horarios de llegada y de salida en los puntos de carga y descarga respectivamente, y en su defecto se dará por válida la lectura del tacógrafo.

4. Control y seguimiento de las cooperativas de trabajo asociado en el transporte, Cumplimiento de los requisitos legales como empresas de transporte. Estar dirigidas por socios cooperativistas, El cumplimiento de los requisitos que se establecen en la Ley de cooperativas en cuanto a facturación y extornos cooperativos, normativa fiscal y laboral.

(El objetivo principal de esta medida que estamos solicitando, va dirigido a la erradicación de la creación por parte de grandes empresas, que de manera paralela a sus actividades principales, utilizan el modelo cooperativista para reconvertir a sus conductores en falsos autónomos).

5. Compromiso firme de la Inspección de Transporte para dar cumplimiento a la

LIMITACIÓN DEL CABOTAJE reduciendo a un solo viaje en los seis primeros días de entrada al país de acogida, por parte de transportistas comunitarios, esto es, entretanto no haya una armonización fiscal y laboral que se equiparen los costes laborales y fiscales.

Consideración de infracciones muy graves al incumplimiento de dicha norma, siendo de la misma gravedad la NO presentación de documentos que acrediten el tiempo, forma y servicios en territorio Español, así como la paralización del vehículo a pie de carretera y su expulsión en casos de reincidencia O FALSEDAD DOCUMENTAL.

6. Revisión de los acuerdos bilaterales en materia de transporte, se requieren los mismos requisitos de cumplimiento en cuanto a fiscalidad de los carburantes usados para la entrada en las fronteras de la CEE.

7. Igualdad de tributación para los tráficos nacionales realizados por las EMPRESAS BUZÓN en territorio español.

8. ELIMINACIÓN de las autorizaciones de operador de transporte, todas las empresas ya sean persona física o jurídica deben desaparecer como OT y consolidarse como empresas de transporte y obtener autorizaciones de transporte, deberán contar con flota de vehículos adaptados para el transporte público de mercancías equivalente al 30% de capacidad de demanda medida en función del tonelaje, disponer de conductores inscritos en el Régimen General de la Seguridad Social.

9. Modificación del ROTT en materia de sanciones, notificaciones y requerimientos, se están detectando fallos en el sistema de notificaciones electrónicas, que originan expedientes por obstrucción a la labor inspectora, que a su vez en múltiples ocasiones generan recargos que están dañando gravemente la economía de las empresas de transporte principalmente a los autónomos y pequeñas empresas, afectando también a la honorabilidad del gestor de transporte, esta deficiente redacción legislativa pone en entredicho la presunción de inocencia consagrado en la CE.

10. Seguridad vigilada por parte del Estado en Áreas de descanso y Polígonos Industriales, para el correcto descanso y seguridad de los Conductores, al igual que la correcta custodia a vehículos y mercancías.

10.1 Creación de nuevas áreas de descanso que den respuesta al flujo actual de vehículos ubicadas en toda la red viaria.

(Es inadmisibile que se estén imponiendo sanciones por sobrepasar los tiempos de conducción, cuando el motivo de dicho exceso, viene motivado por la falta de lugares seguros para el inicio de los descansos diarios).

10.2- Espacios acondicionados y Dignos para Conductores en centros de carga y descarga, para la entrega y recogida de documentación, esperas y poder satisfacer unas mínimas necesidades de alimentación e higiene.

11. Eliminación de las restricciones a camiones en periodos vacacionales y/o en puentes por días festivos.

12. NO a las 44 toneladas, la aprobación de esta normativa conllevaría para nuestro sector más precariedad y constituiría un incremento de la sobreoferta de transporte en más de un 10%, al igual y más importante todavía, la falta de seguridad en carretera para los conductores, así como el deterioro de los vehículos e infraestructuras.

13. NO al pago por la utilización de infraestructuras a las empresas de transporte nacionales, debido a que todo el gravamen que soporta una empresa de transporte española, ya paga sobradamente la partida correspondiente al mantenimiento de las infraestructuras que se utilizan.

En el ámbito laboral:

1. Jubilación a los 60 años para los conductores profesionales, por ser una profesión clasificada de alto riesgo, aplicando los coeficientes reductores.
2. Reconocimiento de la totalidad de las enfermedades PROFESIONALES derivadas de esta profesión, tanto para los conductores asalariados como para los autónomos.
3. Que se consideren accidentes LABORALES en todo caso los sucedidos en los períodos de trabajo y disponibilidad dentro de la actividad.
4. La creación de un Convenio Único Estatal de Obligado Cumplimiento para los Conductores Asalariados con las condiciones económicas y laborales en base a los mínimos que refleja el Observatorio de Costes en la partida salarial en función de la clase de vehículo y el ámbito territorial.
5. Desde el año 2019 los autónomos vienen cotizando a través de los seguros sociales la cuota de formación profesional. A día de hoy a los autónomos del transporte especialmente se les exige formación obligatoria, CAP, ADR etc.; sin embargo, no se ha habilitado la cuota de formación para los autónomos.

Desde Plataforma tenemos que exigir que se habilite la cuota de formación profesional que se viene pagando desde hace 2 años, en igualdad a los conductores asalariados que ya la tienen habilitada a través de los seguros sociales desde hace muchos años.