

PROPOSTAS DA SECCIÓN DE TRANSPORTE DE MERCADORÍAS DO COMITÉ GALEGO DE TRANSPORTE.

1º) EXENCIÓN DO CÉNTIMO SANITARIO O TRANSPORTE PROFESIONAL

Supresión do tramo autonómico do Imposto sobre Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos, coñecido comunmente como "Céntimo Sanitario", en canto supón gravar de forma directa unha das materias primas esenciais do transporte.

No seu defecto, propónse a devolución deste imposto a través do procedemento do Gasóleo Profesional establecido pola Axencia Tributaria.

2º) INFRAESTRUTURAS VIARIAS.

Avanzar nas infraestruturas de alta capacidade pendentas, en particular, a autovía Santiago-Lugo e Lugo-Ourense, para permitir a comunicación de tódalas capitais de provincia de galegas por autovía. Garantir a disposición dos medios e recursos destinados ao mantemento e conservación das estradas actuais

3º) DOTACIÓNS PARA O TRANSPORTE PESADO.

Poñer a disposición do sector transporte, en puntos estratéxicos das autovías e nos polígonos mais importantes de Galicia, en especial nos denominados centros de transporte, áreas de aparcamento dotadas de seguridade, para dar resposta a inseguridade que crean os continuos roubos de vehículos, combustible, mercadorías, etc., que estamos a padecer.

4º) FORMACIÓN. AXUDAS.

Tendo en conta as obrigas que a lexislación impón o sector (CAP e ADR) e tamén as necesidades crecentes do mesmo en materia de formación, considerase esencial o mantemento nos vindeiros anos da liña de axuda da Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia á formación dos profesionais do transporte, especialmente dos autónomos do transporte, logo da supresión pola Consellería de Traballo e Benestar das axudas a formación sectorial de activos e tendo en conta que este non teñen acceso a formación bonificada vía seguridade social.

Debese facer posible a Formación Profesional Reglada no sector do transporte, nas catro provincias galegas. A este fin resulta necesario pois que a provincia de A Coruña e a de Ourense dispoñan alo menos dun centro que imparta o Ciclo Superior de Xestión da Transporte. Proponse con este fin que dito ciclo se imparta nas cidades de Ourense e Santiago de Compostela para o curso 2.013-2.014.

5º) LOITA CONTRA A COMPETENCIA DESLEAL E O INTRUSÍSIMO.

Instase a Xunta de Galicia reorientar as actuacións da inspeccións de transporte, no senso de focalizalas na ordenación do sector, combatendo o intrusísimo e a "piratería" existente no sector e as irregularidades moi graves.

6º) PEAXES E SEGURIDADE VIARIA.

Resulta necesario revisar as tarifas de determinados treitos de peaxe, favorecendo a circulación dos vehículos pesados por estes por razóns de seguridade viaria a través de bonificacións ou descontos, particularmente cando:

- O uso destas sexa obrigado. Exemplo: transporte de mercancías perigosas.
- A alternativa libre de peaxe ten unha alta sinistralidade dada a alta densidade de tráfico. Exemplos: Autoestrada A-9 tramo Puxeiros-Tui ou Autoestrada AG-55 tramo A Grela (A Coruña) – Polígono Bens (Arteixo).
- Se evite a circulación de vehículos pesados por travesías ou poboados.

7º) AXUDAS O ABANDONO DA ACTIVIDADE.

Pregase o mantemento das axudas ao cesamento anticipado da actividade como complemento as do Ministerio de Fomento para os transportistas autónomos maiores de 58 anos, que incentive o abandono da profesión de empresarios autónomos que pola súa idade non están en condición de seguir nesta actividade.

8º.- EMPRESA TIPO DO SECTOR DO TRANSPORTE.

Sendo os empresarios autónomos necesarios para o mercado do transporte por estrada e maioría en Galicia, onde a media e de tres vehículos pesados por empresa, os expertos e os estudos no seno da

Unión Europea establecen que a dimensión idónea de flota para operar no mercado único estaría preto dos mil vehículos.

Sendo que o mercado en este momento está a destruír a mediana empresa de transporte, subsistindo a moi duras penas o autónomo, resulta necesario adoptar medidas para facer viables unidades empresariais de maior dimensión, onde sexan posibles outras economías, operar no mercado da unión e no mercado global, onde sexa posible o I+D, en definitiva que teñan capacidade par liderar o mercado do transporte galego.

A falta de estes operadores en Galicia unido a súa situación xeográfica periférica será un factor de desincentivación para radicación de empresas de todo tipo na nosa comunidade e un elemento mais de dependencia da nosa economía dos grandes operadores externos.

9º.- SOLICITAMOS O APOIO DO GOBERNO DA XUNTA AS PROPOSTAS DO SECTOR DE MODIFICACIÓN DA ACTUAL NORMATIVA DE ORDENACIÓN DO TRANSPORTE, COMPETENCIA DA ADMINISTRACIÓN CENTRAL, NAS SEGUINTE MATERIAS:

A) ESTABLECEMENTO DUNHA REGULACIÓN SECTORIAL CON PRAZO MÁXIMOS DE PAGAMENTO A 30 DÍAS, TIPIFICANDO COMO INFRACCIÓN MOI GRAVE O SEU INCUMPRIMENTO.

Proponse o establecemento dunha regulación sectorial no ámbito do transporte por estrada, que estableza con claridade o prazo de pago do transporte e o límite máximo de pagamento a partir do que xurde a mora do deudor, na actualidade a entrega das mercadorías e 30 días respectivamente, sin que poida mediar pacto en contrario, modificando así a vixente Lei 15/2009, de contrato de transporte. Para acometer esta regulación non podemos esquecer que as empresas de transporte pagan o noventa por cen dos seus gastos os seus provedores o día 30 de cada mes (salarios, seguridade social , gasóleo).

Ante a falta de eficacia e de aplicación na realidade cotiá da normativa vixente en materia de loita contra a morosidade nas operacións comerciais Lei 15/2010, de 5 de xullo, en concreto, no que fai ao cumprimento do prazo máximo de pagamento, proponse, seguindo o modelo farancés, establecer na inminente modificación da Lei 16/1987, de 30 de xullo, de Ordenación dos Transportes Terrestres (LOTT) un novo tipo infractor moi grave que contemple o

incumplimento do prazo máximo de pagamento establecido legalmente, que impida que se continúen efectuando estas malas prácticas que son un "cancro" para o sector e economía en xeral.

B) REGULACIÓN DA ACTIVIDADE DE INTERMEDIACIÓN NO TRANSPORTE.

A débil posición das empresas de transporte no mercado, pola súa reducida dimensión, a situación de deterioro que se vén producindo na comercialización do transporte co incremento exponencial dos impagados e os abusos que se desencadean (sucesión de empresas, insolvencias, etc.), que afectan especialmente aos transportistas efectivos que se sitúan no último nivel da cadea de comercialización de transporte, fai necesario arbitrar medidas para regular e controlar a actividade de intermediación no sector, para ser incluídas na modificación da lei 16/1987, de Ordenación do transporte terrestre ou ben na Lei 15/2009, reguladora do contrato de transporte terrestre.

Proponse en consecuencia:

- Permitir ao transportista, é dicir, a quen efectúa o transporte efectivo, a ACCIÓN DIRECTA para o cobro do servizo de transporte, podendo reclamar en caso de falta de pago directamente á empresa cargadora que contratou o transporte ou calquera outra das que intervirán na cadea do transporte.

Entendemos que a calidade non pode quedar limitada a forma de producir, senón que debe estenderse a tódolos procesos, incluída a cadea de transporte, neste senso, os cargadores deben de esixir e garantir, dentro do proceso de calidade que as empresas que fan a súa loxística de distribución e transporte sexan solventes e que paguen a súa vez as súas subcontratadas, da mesma maneira que se garante que estas pagan a seguridade social e os seus impostos.

- Modificar a redacción do artigo 37 da lei 15/0209.

"Pago del precio del transporte.

1. El pago del precio y gastos del transporte corresponde a la persona designada al efecto en la carta de porte. Cuando nada se haya pactado expresamente, se entenderá que la obligación del pago del precio del transporte y demás gastos corresponde al cargador.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, la obligación del pago del precio y demás gastos del transporte frente al transportista efectivo corresponde a la persona designada al efecto en la carta de porte y solidariamente al cargador, al expedidor y al destinatario cuando haya aceptado las mercancías.

3. Si el cargador, expedidor o destinatario hacen pago del precio del servicio del transporte al transportista efectivo, tendrán derecho a

reclamar el reembolso del importe pagado de la persona obligada al pago en la carta de porte.

4. Cualquier pacto en contra de lo previsto en este precepto será nulo de pleno derecho."

- Limitar o número máximo de subcontratacións en cada servizo de transporte, de modo que solo poidan intervir nun transporte un máximo de tres empresas de transporte por estrada.

C) REXISTRO PÚBLICO DE EMPRESAS DE TRANSPORTE

Co obxecto de dotar de maior transparencia ao sector, considerase imprescindible que o Rexistro Xeral de Transportistas e de Empresas de Actividades Auxiliares e Complementarias do Transporte sexa de acceso público a través da páxina web do Ministerio de Fomento, de tal xeito que os datos fundamentais de cada empresa (sede da empresa, contacto, autorizacións en vigor, matrículas dos vehículos, etc. Xestor da empresa, etc.) poidan ser consultados por quen o desexe a través de Internet. Con esta medida, que deberá ser introducida na modificación da LOTT, permitirase por tanto controlar de forma inmediata a actuación no mercado de transporte das empresas e dos vehículos, e que os cargadores (contratadores de transporte) non teñan escusa a hora de cargar a aqueles porteadores que non cumplan os requisitos legais esixibles a todo transportista.

Para unha maior efectividade, propónse ademais o cruzamento dos datos do Rexistro Central de Empresas de Transporte cos da Dirección Xeral de Tráfico e cos da Dirección Xeral de Seguros. De maneira que se poida saber ademais, de quen o vehículo e si dispón de seguro, en cada momento.

D) CARGA IMPOSITIVA DO SECTOR.

Na situación límite actual que padecen autónomos e pemes do sector, é necesario non incrementar a carga impositiva que soportan as empresas, polo que nomeadamente:

- Non aplicación da Directiva "Euroviñeta" en España.
- Defender nas institucións europeas a permanencia da figura do "Gasóleo Profesional" e aplicar en España a máxima devolución posible do Imposto de Hidrocarburos a través da Axencia Tributaria.

E) PROHIBICIÓN EXPRESA, DE QUE OS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS PESADOS DE CARGA COMPLETA, INTERVEÑAN NAS OPERACIÓNS DE CARGA E DESCARGA.

Non resulta compatible coas medidas de restrición da actividade dos conductores que se teñen adóptado para garantir a seguridade no traballo e no tráfico -entre outras a normativa de conducción e

descanso-, que despois de unha xornada de conducción ou previamente a ela, un condutor deste tipo de vehículos interveña na carga ou descarga dun camión. Actividades as que de feito se ven obrigados, especialmente nas grandes áreas comerciais de venta e distribución de produto de gran consumo.

Santiago a 29 de outubro de 2012