

## ASETRA INFORMA (222-2020; 03-12-2020)

- El sector reclama mejoras para los conductores en los lugares de carga y descarga.
- Inspección a las cooperativas de trabajo asociado.
- El Ministerio presenta el Plan de Inspección al Transporte durante 2021.
- Se prorroga la validez de los permisos de mercancías peligrosas.
- Estaciones de servicio de CEPSA, convenio con Asetra.

### EL SECTOR RECLAMA MEJORAS PARA LOS CONDUCTORES EN LOS LUGARES DE CARGA Y DESCARGA

La [Organización Internacional de Transporte \(IRU\)](#), de la que forma parte la [CETM](#), se ha unido al Consejo Europeo de Cargadores (ESC), y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF), para reclamar en una carta conjunta la mejora del trato de los conductores en los lugares de carga y descarga en todos los países de la Unión Europea.

Tal y como ha venido reafirmando la CETM, la crisis del COVID-19 ha puesto de manifiesto que el transporte es un sector vital para el funcionamiento de la economía y de la sociedad en su conjunto, pero también ha puesto en evidencia que el trato por parte de los cargadores en ocasiones **no ha facilitado la labor de los conductores** y las condiciones de trabajo han sido duras. Por ello, la IRU, ESC y ETF se han puesto de acuerdo para llevar a cabo acciones en conjunto que ayuden a mejorar el trato a los profesionales del sector.

En nuestro país, durante la primera ola de la pandemia muchos conductores tuvieron problemas para acceder a los aseos o comer en condiciones ante el cierre de bares y restaurantes y a la negativa de muchos cargadores a permitir que usaran sus instalaciones. Además, con carácter general hicieron caso omiso a las recomendaciones de la Comisión Europea y de la mayoría de las CCAA que instan a que no realicen las labores de carga y descarga para preservar su seguridad.

Es por eso, que en la CETM consideramos que esta unión entre empresas, sindicatos y cargadores a nivel europeo puede alentar a los cargadores en España a mejorar su relación con las empresas de transporte y sus trabajadores.

El escrito de estas tres organizaciones tiene como objetivo garantizar que los conductores sean tratados con respeto y disfruten de unas condiciones de trabajo dignas. Esto implica la posibilidad de **acceder a instalaciones sanitarias, salas de descanso y áreas de estacionamiento seguras y protegidas.**

Además, esta mejora atraería a más profesionales a unirse a un sector que sigue teniendo dificultades para contratar conductores. La cooperación entre empresarios, cargadores y sindicatos puede suponer el primer paso para mejorar las condiciones del sector y hacer más atractiva la profesión.



Por ello, desde la CETM **emplazamos a las empresas de transporte a adherirse y respaldar las reclamaciones de esta carta**, que puede realizarse de manera sencilla cumplimentando un formulario a través de la página [web de la IRU](#).

Los acuerdos de la carta son los siguientes:

### Compromisos de todas las partes

- Asegurar una comunicación respetuosa y no discriminatoria entre todas las partes involucradas en las operaciones de recogida, entrega y transporte.
- Planificar y ejecutar operaciones de manera segura, protegida y eficiente.
- Informar a las partes pertinentes a su debido tiempo sobre cualquier cambio que pueda afectar una operación, incluidas las llegadas anticipadas o retrasos.
- Proporcionar puntos de contacto a los que las partes puedan informar llegadas anticipadas o retrasos, así como emergencias e incidentes.
- Garantizar la confianza mutua y la cooperación entre todas las partes involucradas en las operaciones de transporte.
- Asegurarse de que los conductores tengan un acceso fácil y seguro a equipos e instalaciones sanitarios para fomentar el bienestar de los conductores durante y después de la pandemia del Covid-19.

### Compromisos de los cargadores

- Proporcionar a los conductores acceso a instalaciones sanitarias adecuadas para hombres y mujeres y otras instalaciones en el lugar, como salas de descanso y cafeterías, que cumplan con las normas pertinentes y sean proporcionales al tamaño de las instalaciones de entrega, y garantizar que dichas instalaciones estén instaladas y operadas correctamente.
- Proporcionar personal debidamente capacitado en el sitio para las actividades de carga y descarga.
- Proporcionar a los conductores acceso a un estacionamiento seguro y protegido (durante la noche cuando sea posible) que sea adecuado para vehículos pesados.
- Garantizar la seguridad de los conductores en las instalaciones de los cargadores asegurándose de que las áreas adecuadas estén bien iluminadas, las zonas peatonales y de espera estén claramente marcadas y haya suficiente espacio para que los camiones puedan maniobrar.
- Asegurarse de que se toman las disposiciones necesarias para la infraestructura antes mencionada (instalaciones sanitarias accesibles, zonas peatonales y áreas de estacionamiento suficientes, espaciales, bien iluminadas, seguras y protegidas) al construir nuevos sitios.
- Garantizar la eficiencia y la velocidad general de las operaciones de recogida, entrega y transporte mediante la asignación de espacios para evitar hacer colas en las puertas, así como comunicar y reasignar espacios en caso de retrasos/incidentes. Tener en cuenta



las limitaciones de tiempo de conducción/trabajo al planificar la gestión de rampas/asignación de espacios.

- Proporcionar documentación precisa a su debido tiempo, minimizar los tiempos de carga/descarga y facilitar la integración de dichos tiempos en el tiempo de trabajo general de los conductores, teniendo en cuenta las restricciones reglamentarias pertinentes.
- Asegurar la disponibilidad de suficiente personal calificado para procesar las entregas y ayudar a los conductores, incluso fuera del horario habitual de carga/descarga.
- Garantizar operaciones seguras y protegidas en el sitio mediante la entrega de instrucciones claras que incluyan las características relevantes de la instalación y actualizaciones sobre el estado del envío, y supervisando de cerca todas las operaciones en la medida de lo posible.
- Proporcionar plazos de entrega flexibles en buen acuerdo entre las partes, teniendo en cuenta factores externos que puedan influir en las operaciones.
- Reconocer las reglas de conducción y tiempo de descanso, el tiempo de trabajo y las regulaciones del tacógrafo para minimizar el movimiento interno durante cualquier operación de carga o descarga.

### **Compromisos de los operadores de transporte**

- Proporcionar los camiones necesarios y adecuados y adecuados para su propósito, para facilitar las tareas de carga y descarga, de acuerdo con las obligaciones contractuales.
- Proporcionar la formación necesaria y pertinente y garantizar acuerdos contractuales justos y conformes a la ley para los conductores.
- Proporcionar información clara y concisa sobre los lugares de entrega al conductor, si esta información está disponible con anticipación.
- Informar a los conductores de las especificidades de la operación/entrega de transporte, incluido el impacto potencial en su tiempo de conducción y trabajo, y de la necesidad de informar a los trabajadores de la rampa con suficiente antelación sobre el tiempo restante de conducción/trabajo o las pausas necesarias.

### **Compromisos de los conductores**

- Utilizar las instalaciones de los transportistas con respeto, incluidos los baños, las salas de descanso y las cafeterías.
- Respetar la seguridad y otras instrucciones.
- Comunicar incidentes, llegadas tempranas o tardías, problemas de productos y operaciones de carga / descarga en tiempo real.
- Evitar los movimientos del vehículo con paradas y arranques al acercarse a la rampa para limitar el tiempo de conducción.
- Informar a los trabajadores de la rampa con suficiente antelación sobre el tiempo restante de conducción / trabajo o los descansos necesarios.

## **INSPECCIÓN A LAS COOPERATIVAS DE TRABAJO ASOCIADO**



La Inspección de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana, y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, han llevado a cabo actuaciones inspectoras en varias Cooperativas de Trabajo Asociado en la lucha contra la detección de falsas cooperativas de transportes (ver [aquí](#) la nota de prensa). Estas actuaciones se realizan para evitar la competencia desleal entre los transportistas, siendo una de las actuaciones previstas en el Plan Nacional de Inspección de Transportes por carretera.

En estas inspecciones se llegó a la conclusión de que el funcionamiento de ciertas cooperativas incidía en competencia desleal a las empresas de transportes.

### Quiebra de la normativa

La normativa de transportes establece que **quien ostenta la autorización de transporte es el empresario de transporte, por tanto, es quien tiene que contratar y facturar en nombre propio, y asumir las responsabilidades que de ello se derivan.** En las inspecciones realizadas se detectaron que eran los propios socios quienes facturaban, contrataban y asumían responsabilidades actuando como si ellos dispusieran de la autorización de transporte.

Desde la propia sede de las cooperativas se encargaba de dar de alta a los socios cooperativistas en el censo de empresarios de la Agencia Tributaria.

En las cooperativas de trabajo asociado cuyo objeto sea el transporte público, **ninguno de los socios ostenta la condición de empresario** (obtienen rendimientos de trabajo por los servicios prestados a la empresa), por lo que no pueden emitir facturas por este concepto. Por lo tanto, como se ha indicado anteriormente, las cooperativas inspeccionadas vulneran lo dispuesto en la normativa de transportes.

En las actuaciones realizadas han sido detectados aspectos como **la integración de los vehículos en las cooperativas solo a efectos administrativos** asumiendo los socios cooperativistas todas las obligaciones derivadas del vehículo; la **carencia de actividad organizativa** por parte de la propia cooperativa; o la vinculación, presuntamente, de algunos de sus socios a empresas con carácter exclusivo.

La Inspección de transportes **ha sancionado, tanto a las cooperativas inspeccionadas, como a sus propios socios**, destacando sanciones de tres inspecciones por importes que ascienden a 428.544 euros, 501.668 euros y 404.132 euros.

## EL MINISTERIO PRESENTA EL PLAN DE INSPECCIÓN AL TRANSPORTE DURANTE 2021

Según recoge la revista especializada en el transporte de mercancías, [TRANSPORTE PROFESIONAL](#), el 1 de diciembre se ha celebrado la reunión de presentación a las asociaciones nacionales de transportistas del **Plan Nacional de Inspección para el sector del transporte** por carretera para el año 2021. La presentación del plan ha correspondido a la subdirectora general de **Inspección de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes**,



**Movilidad** y Agenda Urbana, acompañada de los responsables de inspección de las comunidades autónomas de Cataluña, Madrid, Comunidad Valenciana y Castilla-La Mancha.

El **Plan de Inspección para el transporte por carretera** continuará durante 2021 la inspección de transportes por carretera de las **empresas de transporte extranjeras que operan en España**, en especial de las empresas deslocalizadas que operan en España (denominadas "*empresas buzón*").

Así, se da cumplimiento a la Directiva europea 22/2006 sobre la aplicación de la **legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera**, que obliga a los Estados miembros a realizar controles dirigidos a las empresas clasificadas como de mayor riesgo. Dicha actuación inspectora ya se ha venido desarrollando desde el año 2016, en colaboración con los cuerpos de inspección de otras Administraciones Públicas, especialmente la **Agencia Tributaria y la Inspección de Trabajo**.

Dicha inspección a las empresas buzón se lleva a cabo tanto en carretera (controlando vehículos pesados y ligeros) como a las empresas cargadoras, comprobando el cumplimiento de la normativa social y el cabotaje. Sin embargo, la anterior regulación normativa limitaba las posibilidades de control a esas empresas, por lo que tras la aprobación del **paquete legislativo europeo de movilidad** permitirá a la Inspección de Transporte un control más exhaustivo y eficiente hacia las empresas extranjeras deslocalizadas que operan en España.

Las **actuaciones de control incluidas en el Plan de Inspección** que se van a llevar a cabo el próximo año son las siguientes:

- Se continuará la inspección de las operaciones que tengan su origen o destino en grandes centros generadores o destinatarios de cargas, como son las **plataformas logísticas y las zonas de carga de los puertos marítimos**, donde se concentran los mayores volúmenes de carga y descarga de mercancías
- Se continuará el control sobre las **empresas que ofertan servicios de transporte on-line**, en especial en lo referido a plataformas de paquetería que, en vehículos diversos, intermedian habitualmente sin estar autorizadas.
- Se continuará el control anual de, al menos, a un **25% de las empresas de transporte** para comprobar la correcta contratación del gestor de transportes (antiguo capacitado).
- Se continuará en la introducción de las nuevas tecnologías para la mejora de la labor de inspección (pago con tarjeta, tablets de control, elementos de control de los documentos de control electrónicos). Como novedad, a partir de 2021 se introduce el **control biométrico de los alumnos asistentes a los cursos CAP** de conductores profesionales, una nueva funcionalidad telemática para el control en carretera del transporte de mercancías peligrosas así como una aplicación unificada para la tramitación de expedientes sancionadores.
- Se llevará a cabo el **control anual de los tiempos de conducción y descanso sobre la flota** (en torno a los **450.000 vehículos de transporte** que, en la actualidad, están obligados a





llevar tacógrafo en España). Dado que la Directiva europea 2006/22 impone a los Estados miembros la obligación de controlar, al menos, el 3% de las jornadas de trabajo, en el caso de las autoridades de inspección españolas deberán revisarse en 2021, al menos, **3.047.234 jornadas de trabajo de los conductores profesionales**, de las que en torno a un 60% se controlarán en la sede de las empresas y el otro 40% en carretera (en concreto, 914.167 jornadas de trabajo).

- Se continuará el **control de las cooperativas de trabajo asociado** que actúan de manera irregular en el ámbito tributario (módulos) y en el ámbito laboral, en coordinación con la Inspección de Trabajo de la Agencia Tributaria.
- Se hará una inspección exhaustiva a empresas que tengan **informes de manipulación reiterados de tacógrafo y limitador de velocidad**, teniendo en cuenta que, tras la sentencia del Tribunal Supremo del 15 de enero podrá ser considerado en algunos casos delito penal. A tal fin, la **Dirección General de Transporte Terrestre suscribirá un protocolo de actuación** en colaboración con la Fiscalía General de la Seguridad Vial.

Con las aportaciones realizadas por las asociaciones de transportistas miembro del **Comité Nacional de Transporte por Carretera**, así como las observaciones que planteen las comunidades autónomas y las fuerzas de vigilancia en carretera, se procederá en próximas fechas a la aprobación definitiva del **Plan Nacional de Inspección de Transporte por Carretera para 2021**.

#### SE PRORROGA LA VALIDEZ DE LOS PERMISOS DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Informa [CETM](#) que la segunda ola de la pandemia por el coronavirus ha motivado que los 51 países firmantes del **Acuerdo internacional del Transporte de Mercancías Peligrosas** acordarán la publicación de un **nuevo Acuerdo Multilateral M330, para permitir una nueva prórroga hasta el 28 de febrero de 2021** de la vigencia de los permisos de conducir ADR, y de los certificados de consejero de seguridad, que vencieran entre el pasado 1 de marzo y el 1 de noviembre que, en principio, finalizaba el pasado 30 de noviembre.

Por lo que se refiere a los permisos de conducir de mercancías peligrosas (certificado ADR) cuya validez finalice entre el 1 de marzo de 2020 y el próximo 1 de febrero de 2021, **prorrogarán su vigencia hasta el 28 de febrero de 2021**. Para ello, los solicitantes deberán realizar un examen antes del 1 de marzo para su renovación, aunque la fecha de validez, que en estos casos es de cinco años, **se computará desde la fecha real de su vencimiento** con independencia de la prórroga acordada.

En los mismos términos se establece la prórroga de la validez para los certificados de consejero de seguridad, de tal forma que aquellos cuya validez finalice **entre el 1 de marzo de 2020 y el 1 de febrero de 2021**, seguirán estando vigentes hasta el 28 de febrero de 2021 si bien su renovación, cuando se efectúe mediante el correspondiente examen, **comenzará a computarse desde la fecha en que hubieran tenido que ser renovados** si no se hubiera acordado prórroga alguna.

[Aquí](#) se puede leer la noticia que recoge la edición digital de Transporte Profesional.



Los acuerdos que ha firmado el Reino de España son estos:

- **M-330** por el que se amplía **hasta el 28 de febrero de 2021** la validez de todos los certificados de formación de conductores (**CARNÉ ADR**) y los títulos de **Consejero de Seguridad** que venzan entre el 1 de marzo de 2020 y el 1 de febrero de 2021 (descargar en este [enlace](#)).
- **M-331** por lo que se permite **hasta el 31 de marzo de 2021** el llenado y transporte de los recipientes a presión para el transporte de **determinados gases de la Clase 2** que tengan vencida la fecha de inspección periódica (descargar en este [enlace](#)).

### ESTACIONES DE SERVICIO DE CEPSA, CONVENIO CON ASETRA

Como conocen nuestros asociados, Asetra cuenta con un acuerdo de colaboración con la petrolera CEPSA, por el cual los socios que se integren en el mismo pueden obtener, en las gasolineras de la RED 34, 15 céntimos de descuento (pueden consultarse en este [enlace](#)). Y en este otro [enlace](#) se accede al listado general de gasolineras (9 céntimos de descuento).

Más información sobre este convenio en nuestra página [web](#).

\*\*\*\*\*

