



Asociación de transportistas discrecionales de La Rioja

1º.- SEGÚN UN ESTUDIO DE UNA ASEGURADORA ALEMANA EL TACÓGRAFO DIGITAL AUMENTA EL ESTRÉS. LOS CAMIONES EQUIPADOS CON TACÓGRAFO DIGITAL ESTÁN MÁS IMPLICADOS EN ACCIDENTES QUE LOS EQUIPADOS CON TACÓGRAFO ANALÓGICO

2º.- EL GOBIERNO PORTUGUÉS APRUEBA ESTE MARTES EN DECRETO LEY DE PUESTA EN MARCHA DEL IMPUESTO POR EL USO DE LAS AUTOVÍAS, QUE AFECTARÁ A LOS TRANSPORTISTAS Y TURISTAS ESPAÑOLES.

3º.- INFORMACIÓN SOBRE LA RECLAMACIÓN DEL CÉNTIMO SANITARIO. CONSECUENCIAS DE LA NOTIFICACIÓN DE RESOLUCIONES DESESTIMATORIAS.

4.- EL MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE RETRASARÁ 5 AÑOS LA OBLIGATORIEDAD PARA LOS TRANSPORTISTAS DE RESIDUOS Y DE MERCANCÍAS PELIGROSAS DE SUSCRIBIR UNA GARANTÍA FINANCIERA MEDIANTE UN SEGURO O AVAL. DICHA OBLIGACIÓN VIENE RECOGIDA EN LA LEY DE RESPONSABILIDAD MEDIOAMBIENTAL.

5º.- EL MINISTERIO DE FOMENTO DA VALIDEZ AL CERTIFICADO DE ACTIVIDADES REMITIDO POR FAX. SÓLO SE PERMITIRÁ PARA VEHÍCULO CON TACÓGRAFO DIGITAL Y SIEMPRE QUE SE EXPIDA ANTES DEL VIAJE.

6º.- ATRADIS-RIOJA CONSIDERA ABSOLUTAMENTE INSUFICIENTE Y NO EJEMPLARIZANTE LA MULTA IMPUESTA POR LA COMISIÓN NACIONAL DE LA COMPETENCIA A REPSOL, CEPESA Y BP POR FIJACIÓN DE LOS PRECIOS EN LAS ESTACIONES DE SERVICIO.

7º.- LA NUEVA PRESTACIÓN POR DESEMPLEO PARA AUTÓNOMOS ENTRARÁ EN VIGOR EN NOVIEMBRE. LOS AUTÓNOMOS QUE DESEEN ACOGERSE DEBERÁN COTIZAR POR ACCIDENTE DE TRABAJO Y ENFERMEDAD PROFESIONAL, LO QUE SUPONDRÁ UNOS 13 EUROS MÁS AL MES.

1º.- SEGÚN UN ESTUDIO DE UNA ASEGURADORA ALEMANA EL TACÓGRAFO DIGITAL AUMENTA EL ESTRÉS. LOS CAMIONES EQUIPADOS CON TACÓGRAFO DIGITAL ESTÁN MÁS IMPLICADOS EN ACCIDENTES QUE LOS EQUIPADOS CON TACÓGRAFO ANALÓGICO

Según un informe confidencial de la aseguradora alemana Kravag, los camiones equipados con tacógrafo digital se ven más frecuentemente implicados en accidentes de tráfico. De este modo, se considera que el tacógrafo digital aumentaría la presión en el trabajo y el estrés de los conductores.

Los camiones equipados de tacógrafo digital se ven más frecuentemente implicados en accidentes que los camiones con tacógrafo analógico. Esto es lo que se desprende de un informe confidencial de la aseguradora en materia de transportes Kravag. El estudio en cuestión ha analizado, desde principios de mayo de 2006 hasta el 31 de diciembre de 2008, los siniestros en los que se vieron involucrados camiones con tacógrafo analógico y con tacógrafo digital.

De los 42.386 vehículos considerados en el estudio y equipados con tacógrafo digital, 29.089 provocaron un accidente, lo que se traduce en una siniestralidad de 0,69. El número de siniestros de los 87.969 camiones equipados con tacógrafo analógico (discos de papel) fue de 50.115, lo que implica una siniestralidad de 0,57.

Así, el número de accidentes en los que se vieron implicados camiones con tacógrafo digital es un 21% más elevado que el de vehículos con tacógrafo analógico. Según una amplia muestra de transportistas consultados por DVZ, el fundamento de estos datos se encuentra en la mayor presión que en el trabajo y en los tiempos que impone el tacógrafo digital. Según un especialista en formación, los transportistas no conocen suficientemente el funcionamiento del tacógrafo digital. En el momento en que saltan las alarmas / avisos del tacógrafo, les entra el nerviosismo y comienzan a tocar el tacógrafo mientras conducen, lo que no contribuye a la seguridad vial. El tacógrafo digital es, en otras palabras, un factor de estrés adicional para los conductores de vehículos pesados.

2º.- EL GOBIERNO PORTUGUÉS APRUEBA ESTE MARTES EN DECRETO LEY DE PUESTA EN MARCHA DEL IMPUESTO POR EL USO DE LAS AUTOVÍAS, QUE AFECTARÁ A LOS TRANSPORTISTAS Y TURISTAS ESPAÑOLES.

Este martes 7 de Septiembre el Gobierno portugués ha publicado un Decreto Ley para poner en marcha el sistema de cobro de la tasa obligatoria por el uso de las actuales autovías lusas libres de pago, que entrará en vigor el próximo mes de Noviembre, y que afectará a los transportistas y resto de ciudadanos españoles, ya que se exigirá a toda categoría de vehículos.

Así las autovías afectadas serán, entre otras, las siguientes:

- En el Sur, a la autovía A-22 desde la frontera de Ayamonte (Huelva).
- En el centro, a las autovías A-23 y A-25 desde la frontera de Fuentes de Oñoro (Salamanca) y a la A-29 desde Aveiro a Oporto.
- En el Norte, a las autovías A-24 desde la frontera de Quintanilla (Zamora) y de Tui (Pontevedra).

Para transitar por dichas autovías, será obligatorio que el conductor español posea el dispositivo de pago de autopistas portuguesas denominado Vía Verde, o en caso contrario deberá adquirir en las fronteras un dispositivo electrónico imprescindible para el paso por las carreteras portuguesas. El importe establecido oscila entre los 0´13 euros por kilómetro para camiones y los 0´04 euros para vehículos turismo.

Asimismo cabe recordar que el Gobierno español ha reconocido que en la actualidad está estudiando el posible establecimiento de una medida similar en las carreteras españolas (lo que se denomina euroviñeta).

3º.- INFORMACIÓN SOBRE LA RECLAMACIÓN DEL CÉNTIMO SANITARIO. CONSECUENCIAS DE LA NOTIFICACIÓN DE RESOLUCIONES DESESTIMATORIAS.

Con referencia a la solicitud de devolución del céntimo sanitario que estamos tramitando en colaboración con el Despacho Internacional Ernst & Young, os informamos que la Agencia Tributaria ya está comunicando a algunos de los asociados la resolución del procedimiento por la cual se desestima la solicitud de ingresos indebidos.

Esta resolución denegatoria no debe preocupar a vuestros asociados, ya que no es definitiva, y contra la misma se podrá interponer recurso de reposición o reclamación económico-administrativa ante el Tribunal Económico Administrativo.

Igualmente, se han notificado a algunos asociados a los que la tramitación administrativa va más acelerada la resolución desestimando la reclamación presentada a los diversos Tribunales Económico Administrativo. Todas estas resoluciones no finalizan el procedimiento de reclamación, sino que permiten acudir a la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Después del informe favorable de la Comisión Europea sobre la procedencia de la devolución del céntimo sanitario, estamos a la espera de un pronunciamiento favorable por el Tribunal Europeo.

No obstante, si dicho pronunciamiento no se produjera, los propios Tribunales de Justicia españoles podrían pedir al Tribunal Europeo informe sobre la legalidad en la aplicación de dicho impuesto sobre los hidrocarburos.

En conclusión, aunque las resoluciones de la Agencia Tributaria o de los Tribunales Económico-Administrativos sean denegatorias, la finalidad de presentar las reclamaciones de nuestros asociados es simplemente interrumpirles la prescripción de cara a la devolución del céntimo sanitario una vez que se haya pronunciado el Tribunal Europeo de Justicia.

4.- EL MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE RETRASARÁ 5 AÑOS LA OBLIGATORIEDAD PARA LOS TRANSPORTISTAS DE RESIDUOS Y DE MERCANCÍAS PELIGROSAS DE SUSCRIBIR UNA GARANTÍA FINANCIERA MEDIANTE UN SEGURO O AVAL. DICHA OBLIGACIÓN VIENE RECOGIDA EN LA LEY DE RESPONSABILIDAD MEDIOAMBIENTAL.

Como se recordará, la ley 26/2007, de 23 de Octubre de Responsabilidad Medioambiental, que traspone al ordenamiento español la Directiva europea 2004/35/CE regula la responsabilidad de las empresas de los diferentes sectores económicos de prevenir, evitar y reparar los daños medioambientales, de conformidad con el art. 45 de la Constitución española y con los principios de prevención de quien contamina paga. Dicha ley, que entró en vigor el 30 de Abril de 2007, regula un régimen de garantías financieras obligatorias para cubrir dichos riesgos, las cuales serán reguladas mediante Orden Ministerial a aprobar por el Ministerio de Medio Ambiente inicialmente prevista para el pasado mes de Junio.

Por lo que respecta al sector del transporte por carretera, la propia Ley establece que estarán obligadas a suscribir dicha garantía financiera (que podrá hacerse mediante la contratación de un seguro o un aval o mediante una reserva técnica) las empresas de transporte dedicadas a una de estas dos actividades:

- Transporte de cualquier clase de residuos.
- Transporte de mercancías peligrosas o contaminantes
- Transporte de microorganismos modificados genéticamente.

Ante la preocupación por las consecuencias que dicha obligación podía suponer para las empresas transportistas afectadas, las asociaciones nacionales del Comité Nacional mantuvimos una reunión el viernes 23 de julio con la Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, cuyos acuerdos principales son de una parte que la entrada en vigor de dicha exigencia se retrasará al menos 5 años lo que se recogerá en una Orden Ministerial que se aprobará en los próximos meses, y de otra parte la constitución de un Grupo Técnico entre representantes del Ministerio de Medio Ambiente y de las asociaciones con el objetivo de consensuar los criterios técnicos que garanticen una evaluación homogénea de los escenarios de riesgos y de los costes de reparación asociados a fin de calcular el importe de la garantía financiera. Asimismo se le solicitó a la Directora General que

dicho Grupo establezca criterios homogéneos para su aplicación por las Comunidades Autónomas ante la actual situación de disparidad de criterios que dificultan la actividad de las empresas transportistas que operan en estos subsectores de actividad al solicitar las correspondientes autorizaciones medioambientales.

5º.- EL MINISTERIO DE FOMENTO DA VALIDEZ AL CERTIFICADO DE ACTIVIDADES REMITIDO POR FAX. SÓLO SE PERMITIRÁ PARA VEHÍCULO CON TACÓGRAFO DIGITAL Y SIEMPRE QUE SE EXPIDA ANTES DEL VIAJE.

El Ministerio de Fomento ha dictado una resolución por la que da validez al certificado de actividades en formato fax. El certificado de actividades es el documento que debe ir a bordo del vehículo para justificar aquellos datos de actividad o descanso correspondientes al conductor que no pueden ser registrados por el tacógrafo.

En virtud de dicha resolución, el Ministerio de Fomento establece lo siguiente:

“Se aceptará, para todos los transportes sometidos a inspección en España, que el “certificado de actividades” previsto en la Decisión de la Comisión 2009/5959/UE, pueda ser remitido por fax al conductor, y no ser exigido el documento original en la carretera, únicamente para aquellos conductores que, de forma permanente, su lugar de residencia sea distinto, y suficientemente alejado de la sede de residencia de la empresa, que les haga imposible desplazarse a ésta para, previamente a la realización del transporte, recibir el certificado original, única y exclusivamente si se cumplen, a la vez, todos los requisitos siguientes:

- El **tacógrafo** instalado en el vehículo será **digital**. No se admitirá que el tacógrafo sea **analógico**.
- Todos los campos del formulario deben **cumplimentarse a máquina**, en la parte que no corresponda rellenar al conductor.
- El lugar en que se emita el certificado por el empresario, residencia de la empresa y el lugar en el que firme el conductor serán diferentes.
- La parte del certificado que corresponde rellenar **al conductor**, que será lugar y fecha, se **admitirá** que esté escrita **a mano** por el mismo.
- El conductor debe cumplimentar la parte del certificado que le corresponde en el mismo **momento en que lo reciba**, de forma que, coincida esta fecha con la de la firma del empresario y, por supuesto, con la del fax que figura en la parte superior del documento.

- La **expedición** del certificado será **anterior** al inicio del viaje.
- El certificado tiene que ir a **bordo** del vehículo, en la cabina del mismo. **No se admitirá** que el documento sea remitido por la empresa en el momento del control.”

6º.- ATRADIS-RIOJA CONSIDERA ABSOLUTAMENTE INSUFICIENTE Y NO EJEMPLARIZANTE LA MULTA IMPUESTA POR LA COMISIÓN NACIONAL DE LA COMPETENCIA A REPSOL, CEPESA Y BP POR FIJACIÓN DE LOS PRECIOS EN LAS ESTACIONES DE SERVICIO.

El Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia ha resuelto el pasado 30 de Julio sancionar con multa de 5 millones de euros a Repsol, de 1'8 millones de euros a Cepsa y de 1'1 millones de euros a BP por quedar probado que en sus relaciones con las redes de estaciones de servicio con las que operan llevan a cabo prácticas comerciales que equivalen a fijarles indirectamente los precios de venta al público, actuación prohibida por las normas de defensa de la competencia. En virtud de dichas prácticas, los precios máximos y precios recomendados comunicados por el operador se convierten en precios fijos, eliminando la libertad del distribuidor minorista para fijar el precio de venta al público del carburante en su estación de servicio.

La Comisión Nacional pone de relieve en su resolución que la forma en que los operadores petrolíferos fijan el precio al que las estaciones de servicio les compran el combustible y la forma en la que establecen las comisiones que éstos perciben como contraprestación de sus servicios, junto con los factores de su relación comercial, elimina los incentivos de las estaciones de servicio para realizar descuentos y, por tanto, competir vía precios.

La Comisión Nacional asimismo estima que de esta forma cada una de las petroleras estaría controlando los precios de venta al público de las estaciones de servicio bajo su bandera, para evitar la competencia en precios entre las estaciones de su red, además de eliminar la competencia entre estaciones de servicio de cada red, excluyendo también la competencia entre estaciones de servicio de redes distintas dado que los precios máximos y recomendados comunicados por las tres operadoras (y seguidos por las estaciones de servicio ante la imposibilidad de realizar descuentos) se basan contractualmente en los precios del área de influencia y, por tanto, son los mismos. El resultado es que, independientemente de la marca, de la ubicación, o del régimen económico de explotación de la estación de servicio, todas ellas aplican el mismo precio máximo o recomendado fijado por su operadora, que además está alineado con el precio máximo o recomendado que fijan el resto de operadoras. Se trata, pues, de una práctica vertical de fijación indirecta de precios que tiene como efecto también una fijación horizontal de precios y, por tanto, una ausencia de competencia entre las estaciones de servicio de las tres operadoras (competencia intermarca).

Sin embargo, consideramos que las sanciones impuestas a las tres petroleras por parte de la Comisión Nacional de la Competencia son absolutamente insuficientes y no ejemplarizantes para disuadirlas a continuar en dichas prácticas, ya que si bien la vigente Ley de Defensa de la Competencia permite imponer sanciones de hasta el 5 por ciento de volumen de negocios de la empresa infractora por las conductas llevadas a cabo por Repsol, Cepsa y BP, las multas impuestas son irrelevantes para las citadas petroleras, teniendo en cuenta su volumen de facturación anual (sólo en el caso de Repsol de 60.975 millones de euros en 2008).

Ello es a nuestro juicio absolutamente incomprensible cuando la propia Comisión Nacional de la Competencia destaca “la existencia de importantes barreras de entrada en el mercado de carburantes que facilitan la realización y perpetuación de conductas que, como las sancionadas, con contrarias a las normas de defensa de la competencia”.

Asimismo hemos solicitado formalmente a la Comisión Nacional de la Competencia sobre la forma en que, en su caso, los usuarios perjudicados (especialmente las empresas de transporte) pueden exigir las indemnizaciones por los daños y perjuicios causados por las conductas ilícitas llevadas a cabo por Repsol, Cepsa y BP en los últimos años.

7º.- LA NUEVA PRESTACIÓN POR DESEMPLEO PARA AUTÓNOMOS ENTRARÁ EN VIGOR EN NOVIEMBRE. LOS AUTÓNOMOS QUE DESEEN ACOGERSE DEBERÁN COTIZAR POR ACCIDENTE DE TRABAJO Y ENFERMEDAD PROFESIONAL, LO QUE SUPONDRÁ UNOS 13 EUROS MÁS AL MES.

En el Boletín Oficial del Estado del pasado viernes 6 de Agosto se publicó la Ley 32/2010 de 5 de agosto, por la que se establece un sistema específico de protección por cese de actividad de los trabajadores autónomos, que entrará en vigor el próximo 6 de noviembre de 2010. A partir de esa fecha se crea un periodo de tres meses, con carácter excepcional, para que los autónomos que actualmente no cotizan por accidente de trabajo y enfermedad profesional puedan hacerlo, beneficiándose asimismo de la nueva prestación. Hay que tener en cuenta que en la actualidad 542.000 autónomos ya cotizan por las coberturas profesionales, los cuales se incorporan automáticamente al nuevo sistema y el resto lo podrá hacer de forma voluntaria.

En los próximos 6 meses, el Ministerio de Trabajo e Inmigración deberá desarrollar la Ley a través de un Reglamento que articule las condiciones de acceso a las coberturas.

Duración de la prestación

La duración de la prestación dependerá del tiempo de cotización dentro de los 48 meses anteriores al cese de actividad. De ellos, al menos 12 habrán

de ser continuados o inmediatamente anteriores a la situación de inactividad. La prestación se recibirá por un periodo máximo de un año y sólo podrán beneficiarse de éste máximo aquellos autónomos que hayan cotizado durante más de 4 años. A partir de ahí, la duración de la prestación se va reduciendo gradualmente al mínimo de dos meses para aquellos autónomos que hubieran cotizado entre 12 y 17 meses.

Se establece, no obstante, una situación especial para los trabajadores autónomos de entre 60 y 65 años ya que éstos podrán acceder al máximo de duración de la prestación, esto es, un año, con una cotización de 43 meses.

Cuantías de la prestación por Cese de Actividad.

La cuantía de la prestación que percibirán los autónomos que cumplan los requisitos de cotización será de un 70% de la base de cotización de los 12 meses anteriores al cese de actividad.

De este modo, las cuantías oscilarán desde 589,26 € para los autónomos que coticen por la base mínima, hasta los 1397,84 € para aquellos que coticen por la base máxima, en el caso de tener dos o más hijos.

Cuanto se incrementa la cotización

Para acceder a la prestación por cese de actividad, la cotización de los autónomos se incrementará en un 2,2%, estableciéndose alguna reducción, lo que como media supondrá que los autónomos que quieran beneficiarse de la prestación por cese de actividad, deberán pagar aproximadamente 13 € más al mes.