

ASETRA INFORMA (124-2020; 26-06-2020)

- ¿El transporte lo soporta todo?
- II Acuerdo en Defensa del Empleo (se prolongan los ERTES hasta el 30 de septiembre de 2020).
- Decreto-Ley 4/2020, de 18 de junio, de impulso y simplificación administrativa en Castilla y León.
- Medidas urgentes para el transporte escolar.
- Continúa la vuelta de las restricciones al tráfico en Cataluña.
- Certificado de desplazamiento en Francia.
- SOLRED precio profesional desde el 26/06/2020.
- Oficina de Asetra: San Pedro y horario de verano.

¿EL TRANSPORTE LO SOPORTA TODO?

Editorial del próximo número de la revista de Asetra (en preparación)

Servicio Público

¿El transporte lo soporta todo?

A veces recordamos en alto una frase que nos define: "El transporte lo soporta todo". Tiene varias lecturas, empezando por su capacidad para llevar sobre nuestros vehículos a personas y a mercancías; le sigue la evidencia de ser una actividad muy intervenida por distintas áreas de las Administraciones Públicas (Tráfico, Industria, Fomento, Sanidad, Hacienda...); la cita también apunta a la excesiva cantidad de impuestos (directos e indirectos) y tasas que pesan sobre nuestra actividad. Además de lo anterior, los transportistas hemos aguantado las distintas crisis económicas, empezando por la que estalló en el año 2008, se prolongó durante toda una década y ya creíamos vencida. Error, pues acabamos de caer en otra aún peor.

Durante estos tres primeros meses de angustia y confinamiento por el Covid19, los transportistas segovianos de mercancías hemos salido a la carretera para mantener abastecido al país, a riesgo y ventura, con mascarillas y protecciones improvisadas, que entre todos hemos tenido que rebuscar, sin que pudieran evitarse los contagios del virus entre conductores y otros profesionales del sector, sobre todo las primeras semanas de confusión. En



esta situación de alarma general, la demanda de trabajo se ha comprimido y han aumentado notablemente los kilómetros en vacío de nuestros camiones, pues el mercado de fletes se ha movido a impulsos de urgencia, sin control. A pesar de todo, hemos estado ahí, cumpliendo con nuestra condición de "servicios esenciales". Si el transporte siempre es necesario, en esta ocasión ha sido imprescindible para que España pudiera seguir alimentada y con pulso.

En el transporte de personas la situación es aún más oscura. A mediados de marzo, los viajeros desaparecieron con el confinamiento; así pues, las empresas concesionarias han tenido que realizar sus rutas con los autobuses medio vacíos, situación que afortunadamente ha sido paliada en parte por la Junta de Castilla y León. Sin embargo, la suspensión radical de las rutas de escolares y la desaparición de toda actividad cultural, deportiva, turística y recreativa ha encerrado en las cocheras a toda la flota de autobuses del sector discrecional, con cero euros de recaudación durante los últimos tres meses, mientras los gastos diarios siguen cayendo de forma inexorable. ¿Hay alguien que pueda aguantar ese desequilibrio tan brusco? La situación del sufrido sector del taxi tampoco es mucho mejor.

Durante estos meses de calvario, en Asetra no hemos cesado de mantener el diálogo fluido con la Junta, especialmente en sintonía con la Dirección General de Transportes, y de pedir razonadamente a la Consejería de Educación que abone a los transportistas segovianos —en su justa medida— las rutas escolares suspendidas por emergencia de salud pública, antes incluso de que el Gobierno publicara el Real Decreto de medidas urgentes y extraordinarias para hacer frente al impacto del Covid19. Por otro lado, a través de las organizaciones en las que estamos representados, tanto en mercancías como en viajeros (CETM, FETRACAL, FECALBUS y CONFEBUS), buscamos que los planes de Reactivación Económica, anunciados por el Gobierno de España, prolonguen los Ertres, contribuyan a frenar los créditos financieros, aporten liquidez con préstamos sin interés, aplacen cotizaciones e impuestos, y faciliten ayudas finalistas para sostener a las empresas de transporte, que tanto esfuerzo ha costado levantar. En ello estamos.

A mayores de todo lo anterior, entre los muchos muertos con que la pandemia ha castigado a nuestra provincia, ha fallecido a los 46 años el que fuera nuestro presidente desde 2008 a 2016, Gerardo Salgado. Sin olvidar el



tremendo dolor que esta pérdida nos produce, en Asetra seguimos trabajando. Seguramente hay otros sectores tan afectados o más por esta tremenda e inesperada crisis, pero nuestra obligación es defender a los transportistas segovianos, que a lo mejor ya están muy cansados de soportarlo todo.

II ACUERDO SOCIAL EN DEFENSA DEL EMPLEO (SE PROLONGAN LOS ERTES HASTA EL 30 DE SEPTIEMBRE DE 2020)

En este [enlace](#) pueden leer el II Acuerdo Social en Defensa del Empleo alcanzado entre CEOE y CEPYME, los Sindicatos UGT y CCOO y el Gobierno, que se aprobará hoy, viernes 26 de junio, en el Consejo de Ministros. Se prolongan los ERTES hasta el 30 de septiembre de 2020 (ampliaremos esta información).

DECRETO-LEY 4/2020, DE 18 DE JUNIO, DE IMPULSO Y SIMPLIFICACIÓN ADMINISTRATIVA EN CASTILLA Y LEÓN

El BOCYL del viernes 19 de junio publicó el [DECRETO-Ley 4/2020, de 18 de junio, de impulso y simplificación de la actividad administrativa para el fomento de la reactivación productiva en Castilla y León.](#)

El mismo recoge, su disposición final primera, **unas modificaciones de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.**

Se modifica el apartado primero del artículo 13 (en rojo cómo era su redacción inicial, y en azul la actual).

Artículo 13. Régimen tarifario del transporte público.

1. La Administración será la responsable de establecer, con sujeción a la normativa general de precios, el régimen tarifario de los servicios de transporte público regular de viajeros y el de los servicios de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo. Estas tarifas podrán establecer cuantías únicas, límites máximos y límites mínimos.
1. La Administración será la responsable de establecer, con sujeción a la normativa general de precios, el régimen tarifario de los servicios de transporte público regular de viajeros y el de los servicios de transporte



público discrecional de viajeros en vehículos de turismo. Estas tarifas podrán establecer cuantías únicas, límites máximos y límites mínimos.

Los ayuntamientos o, en su caso, el órgano competente de la Mancomunidad de Interés General, podrán establecer en los servicios públicos de transporte discrecional de viajeros en vehículo turismo, que tengan su origen o destino en puntos específicos de gran generación de transporte de personas, tales como recintos deportivos, culturales o feriales, aeropuertos, estaciones ferroviarias o de autobuses, cementerios u otros análogos, tarifas fijas si de ello se deriva una mayor garantía para los usuarios.

Dichas tarifas se determinarán en función del lugar de iniciación del servicio y de su recorrido total, pudiéndose zonificar a tal efecto el ámbito de aplicación. Las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos y los usuarios, debiéndose habilitar por los órganos de inspección las medidas oportunas para el control de su aplicación.

Así mismo, los ayuntamientos o, en su caso, el órgano competente de la Mancomunidad de Interés General, podrán autorizar, en servicios sujetos a previa contratación, el establecimiento de tarifas que tendrán el carácter de máximas, de forma que dichos servicios puedan ser realizados a precio cerrado y el usuario conocer este antes de su realización. Dicho precio no podrá superar en ningún caso el estimado para ese recorrido conforme a las tarifas vigentes.

2. El régimen tarifario de los servicios públicos de viajeros de titularidad de la Administración vendrá determinado en los correspondientes contratos, pudiendo establecerse, en función de las características de cada contrato, diferentes modalidades tarifarias. La Administración autonómica fomentará la introducción y mantenimiento de un título tarifario que tenga validez en toda la red de transporte público de viajeros de Castilla y León.
3. Las tarifas del apartado anterior junto con las demás compensaciones económicas a que, en su caso, tuviera derecho el contratista, deben configurarse con el objetivo de asegurar la equidad, la calidad, la continuidad, la seguridad y el equilibrio económico del servicio. Deberán cubrir, en todo caso, la totalidad de los costes de explotación del transporte en las condiciones señaladas en el correspondiente contrato, y permitir una adecuada amortización, así como un razonable beneficio empresarial, en circunstancias normales de producción.



4. El procedimiento para la revisión de tarifas se regirá por la normativa vigente en la materia, pudiendo la Administración introducir mecanismos que incentiven el comportamiento eficiente del contratista, especialmente en lo relativo a aquellos componentes que modulen las revisiones en función de la calidad del servicio.
5. La Administración incorporará mecanismos de tarifa social y otras ayudas en función de la renta personal y familiar, atendiendo al número de hijos, las familias monoparentales, la edad de las personas usuarias, la discapacidad de las mismas u otras situaciones de vulnerabilidad.

Se suprime el apartado 6 del artículo 46.

Artículo 46. Contratación con autorizaciones interurbanas.

1. Los servicios de taxi con autorización interurbana se deberán realizar mediante la contratación global de la capacidad total del vehículo.
2. No obstante lo previsto en el apartado anterior, en zonas de difícil acceso y débil tráfico, que no se hallen debidamente atendidas por los servicios regulares de transporte de viajeros, la consejería competente en materia de transportes podrá autorizar la contratación por plaza con pago individual.
3. En aquellos municipios que no se hallen debidamente atendidos por servicios públicos regulares de viajeros por carretera de uso general, atendiendo a sus especiales características geográficas, de población, actividad económica y débil tráfico, la consejería competente en materia de transportes podrá autorizar que el transporte en taxi interurbano se efectúe dentro de itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendario y horarios prefijados, de acuerdo con el régimen específico de explotación que se prevea.
4. La prestación y tarifas aplicables a estos servicios se regirán por la presente ley y por la normativa estatal que les sea de aplicación.
5. Las condiciones exigibles para la conducción de vehículos de turismo con autorizaciones interurbanas de taxi, con o sin licencia municipal, que presten servicios como vehículos adscritos a contratos de transporte regular de viajeros de uso general, serán las mismas que las exigidas para el resto de vehículos adscritos a dicho contrato.
- ~~6. Con excepción del supuesto contemplado en el apartado 2 del artículo 45, los vehículos que presten servicios de taxi sujetos a autorización interurbana, deberán estar equipados con un aparato taxímetro debidamente precintado, homologado y verificado de acuerdo con las~~



~~normas establecidas por el órgano competente en materia de metrología. También deben estar equipados con un módulo luminoso exterior que señale claramente, de acuerdo con la normativa técnica de aplicación, tanto la disponibilidad del vehículo para prestar el servicio como la tarifa que resulte de aplicación.~~

Se suprimen los párrafos a), b) y c) del apartado 4 del artículo 74, que quedan sin contenido, y se modifica el párrafo d) de dicho apartado, y se suprime el apartado 5.

Artículo 74. Juntas Arbitrales del Transporte.

1. Las Juntas Arbitrales del Transporte, adscritas administrativamente a la consejería competente en materia de transportes, son órganos colegiados de ámbito provincial para la defensa y protección de las partes intervinientes en el contrato de transporte.
2. Las Juntas Arbitrales del Transporte están compuestas por el presidente y el secretario, y cuatro vocales por cada una de las nueve provincias de la Comunidad Autónoma, en cuyas capitales quedan establecidas sus sedes.
3. El presidente, el secretario y dos de los vocales de cada provincia, serán designados por la consejería competente en materia de transportes entre el personal de la administración autonómica con conocimientos específicos y experiencia en materia de transportes. Las vocalías restantes estarán ocupadas por representantes de las empresas de transporte o de actividades auxiliares y complementarias de éste, y representantes de los usuarios y cargadores.
4. Corresponde a las Juntas Arbitrales del Transporte las siguientes funciones:
 - a) ~~Resolver, con los efectos previstos en la legislación general de arbitraje, las controversias de carácter mercantil surgidas en relación con el cumplimiento de los contratos de transporte terrestre y de las actividades auxiliares y complementarias del transporte terrestre por carretera, entre las partes intervinientes o que ostenten un interés legítimo en los mismos, que sean sometidos a su conocimiento.~~
 - b) ~~Informar y dictaminar sobre las condiciones de cumplimiento de los contratos de transporte terrestre y actividades auxiliares y complementarias de transporte por carretera las cláusulas generales y~~



~~particulares de su ejecución, las incidencias derivadas de dicha ejecución, las tarifas aplicables y los usos de comercio de observancia general.~~

~~c) Actuar como depositarias y realizar, en su caso, la enajenación de las mercancías no retiradas, que corrieran riesgo de perderse, o cuyos portes no hayan sido pagados, a fin de garantizar la percepción de los mismos por el transportista.~~

d) Realizar, a instancia de cualquiera de los interesados, si existieran dudas o contestaciones entre éstos sobre el estado de los efectos transportados, previamente al eventual planteamiento de las controversias a que se refiere el apartado a), las funciones de peritación sobre el estado de dichos efectos, procediendo en su caso al depósito de los mismos.

d) Realizar, a instancia de cualquiera de los interesados, si existieran dudas o contestaciones entre éstos sobre el estado de los efectos transportados, previamente al eventual planteamiento de las controversias de carácter mercantil surgidas en relación con el cumplimiento de los contratos de transporte terrestre y de las actividades auxiliares y complementarias del transporte terrestre por carretera, las funciones de peritación sobre el estado de dichos efectos, procediendo en su caso al depósito de los mismos

e) Las demás que, para facilitar el cumplimiento del contrato de transporte y para proteger los intereses de los transportistas y de los usuarios o cargadores, le sean expresamente atribuidas por la normativa vigente.

~~5. Los laudos dictados por las Juntas Arbitrales del Transporte tendrán los efectos previstos en la legislación general de arbitraje y se adoptarán por mayoría simple de sus miembros.~~

6. La consejería competente en materia de transportes pondrá a disposición de las Juntas Arbitrales del Transporte los medios personales y materiales necesarios para la realización de sus funciones.

MEDIDAS URGENTES PARA EL TRANSPORTE ESCOLAR

El Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), que preside Rafael Barbadillo, ha vuelto a insistir sobre la grave crisis que atraviesan las empresas de autobuses, en este caso concreto, las que se dedican a los servicios escolares, enviando una carta a la Dirección General de Transporte Terrestre del Mitma, para hacer hincapié en cómo la declaración del estado de alarma causó la



suspensión de la actividad presencial en los centros formativos, con especial repercusión en el sector del transporte de viajeros por carretera, suponiendo el cese total de la actividad y, en consecuencia, de los ingresos en las empresas.

De este modo, la paralización total de los servicios de transporte escolar ha provocado graves dificultades al sector y ha ocasionado, y ocasionará, enormes pérdidas para la mayoría de los empresarios, que afrontan los meses venideros con total incertidumbre.

Para paliar los graves efectos de esta situación, el CNTC ha solicitado de nuevo al Mitma que se lleven a cabo una **serie de medidas urgentes y necesarias, como que el límite de antigüedad de los vehiculos de transporte escolar se amplíe 1 o 2 años**, de manera transitoria y hasta la normalización de la economía una vez superada la crisis, y siempre que se cumpla con los requisitos técnicos y en vista de las grandes dificultades que tendrán los operadores para hacer frente a cualquier renovación de flota a corto o medio plazo. Al respecto, el CNTC señala que, además de que España cuenta con la flota más moderna de Europa, en otros países de nuestro entorno, como en Francia o en Alemania, no hay limitación de edad alguna, y que adoptar esta medida aliviaría mucho al sector del transporte de viajeros, con coste cero para las administraciones.

Además, el Comité ha pedido que **se suprima la exigencia de que los vehículos con una antigüedad superior a 10 años acrediten que se venían dedicando a este mismo tipo de servicios con anterioridad**. Esta limitación, ahora más que nunca, supone un inconveniente añadido para las empresas, que no tiene justificación suficiente, cuando la idoneidad del vehículo no depende en modo alguno de sus experiencias anteriores.

También, desde CONFEBUS, se ha enviado una carta a la ministra de Educación y Formación Profesional, Isabel Celaá, solicitando otras medidas adicionales como **el pago de los contratos suscritos con la Administración para el transporte a centros públicos para este curso lectivo, así como la prórroga para los próximos dos años del contrato**, lo que permitiría aliviar la difícil situación financiera a la que están abocadas las empresas que prestan este tipo de servicios, que son principalmente pequeñas y medianas empresas.

Para leer la nota íntegra pinchen en este [enlace](#).



CONTINÚA LA VUELTA DE LAS RESTRICCIONES AL TRÁFICO EN CATALUÑA

El Departamento de Interior de la Generalidad de Cataluña ha publicado la [RESOLUCIÓN INT/1463/2020](#), de 18 de junio, por la que **se deja sin efecto el levantamiento excepcional de las restricciones a la circulación de camiones que todavía estaban vigor**, al entenderse que han desaparecido la necesidad de garantizar de circulación de los transportes destinados a bienes y servicios esenciales que motivaron el levantamiento de estas restricciones.

En consecuencia, desde el 25 de junio, vuelven a estar en vigor las restricciones previstas en la Resolución INT/383/2020, de 13 de febrero, para los vehículos y vías siguientes:

- Las aplicables a los vehículos y conjuntos de vehículos destinados al transporte de mercancías en general, a los vehículos que realizan transportes especiales y los vehículos especiales y los vehículos y conjuntos que transportan mercancías peligrosas, previstas en el calendario del Anexo B.
- Las aplicables a los vehículos y conjuntos de vehículos de transportes especiales y A los vehículos o conjuntos de vehículos especiales previstas en el apartado 1.1.1.2.
- Las aplicables a los vehículos que realizan transporte de mercancías peligrosas previstas en el apartado 1.1.1.3, apartado a) Por razón del calendario.
- Las restricciones a la circulación aplicables a los vehículos o conjuntos de vehículos de todo tipo que superen los 7.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) previstas en el apartado 1.1.2.2 Val d'Aran: N-230 y C-28.
- Las aplicables a los vehículos o conjuntos de vehículos de transporte de mercancías de 4 o más ejes y que también superen las 26 toneladas de MMA o MMC previstas en el apartado 1.1.2.3 correspondientes a la carretera N-II, tramo entre La Jonquera (pk 773,5) y Fornells de la Selva (pk 709).

CERTIFICADO DE DESPLAZAMIENTO EN FRANCIA



Damos traslado de la información que facilita la asociación francesa FNTR respecto del **certificado de desplazamiento** que era obligatorio llevar para **realizar cualquier viaje con destino a Francia o de tránsito por este país: ya no es obligatorio llevarle certificado.**

Por lo tanto ha dejado de ser necesario que el conductor porte consigo el certificado que hemos facilitado en anteriores comunicados, y que formaba parte como Anexo III de la Comunicación de la Comisión Europea, ni ningún otro documento de esta misma naturaleza.

SOLRED, PRECIO PROFESIONAL DESDE EL 26/06/2020

En el listado que se adjunta -en formato pdf- se relacionan las estaciones de servicio en las que, utilizando la tarjeta SOLRED, y **estando dados de alta en la opción “precio profesional”** pueden encontrar un descuento de 16 ó 15 céntimos de euro por litro (**precio vigente desde el 26 de junio de 2020**). Los precios que se indican son con el descuento, en una columna sin IVA, y en la otra ya con el IVA.

OFICINA DE ASETRA: SAN PEDRO Y HORARIO DE VERANO

El próximo **lunes 29 de junio es San Pedro**, festivo en la ciudad de Segovia, por lo tanto la oficina de Asetra estará cerrada.

Además ponemos en conocimiento de los asociados que **desde el 30 de junio, y hasta el 31 de agosto, entraremos en horario de verano: lunes a viernes de 8 a 15 horas (por las tardes cerraremos).**

