



Estimados sres.

Desde la **Confederación Española de transporte de Mercancías (CETM) (Register ID number: 4593317661-25)** les hacemos llegar algunas reflexiones dentro del marco de la convocatoria de contribuciones, de la DG de Competencia, a cerca de cuestiones sobre cómo funcionan juntas las normas de competencia y las políticas de sostenibilidad (Política de competencia y Pacto Verde).

La CETM está estructurada en 40 organizaciones de ámbito provincial, 5 de ámbito autonómico y 9 de ámbito nacional, que se corresponden con las diferentes especialidades del transporte de mercancías: carga general, operadores logísticos, centros de transporte, cisternas, frigoríficos, portavehículos, mudanzas, transporte multimodal y formación, siendo una de las organizaciones del sector del transporte y la logística que dispone de un mayor número de empresas de transporte y vehículos comerciales asociados en toda la Unión Europea.

El conjunto de las más de 31.000 empresas del transporte y la logística que componen la CETM:

- Disponen de 129.000 vehículos comerciales.
- Emplean a 215.000 trabajadores (de ellos, 152.000 son conductores profesionales).
- Facturan un total de 9.400 millones de Euros al año.
- Transportan 101.000 millones de toneladas/km al año.
- Realizan inversiones por valor de 2.450 millones de Euros cada año.
- Sus vehículos consumen más de 2.620 millones de litros de combustible al año.

La CETM es la organización más representativa (51 %) del Comité Nacional de Transporte por Carretera desde su creación en 1993. El Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC) es un órgano consultivo, de colaboración e interlocución sectorial para las Administraciones públicas con competencia sobre materia de transporte, y de manera especial para el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

El CNTC está integrado por aquellas Organizaciones representativas de transportistas y de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera, que acrediten su representatividad ante el Ministerio.

Además, la CETM participa, entre otros, en los siguientes foros:

- Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU).
- Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE).
- Consejo Nacional de Transportes Terrestres.

- Asociaciones Españolas de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia.
- Miembro de la Asociaciones Europeas: EUROTRA (Formación), EUROPLATFORMS (Centros Logísticos) y FEDEMAC (Mudanzas), a través de sus Organizaciones Nacionales.

La CETM es interlocutor del sector del transporte de mercancías por carretera con los agentes sociales, las Organizaciones Sindicales Comisiones Obreras (CC.OO) y Unión General de Trabajadores (UGT), habiendo firmado con ellos el Acuerdo General Laboral, de ámbito estatal.

Disponemos de una delegación abierta en Bruselas con el fin de dar cobertura y seguimiento a las iniciativas normativas en el ámbito de la Unión Europea, contamos con una organización (CEFTRAL) dedicada de forma exclusiva al desarrollo de la formación profesional en el sector del transporte y la logística.

www.cetm.es

CONTRIBUCIÓN A LA CONSULTA

Parte 1: Control de las ayudas estatales

1. **¿Cuáles son las principales modificaciones que querría que se introdujeran en el código normativo actual sobre ayudas estatales a fin de garantizar que respalde plenamente el Pacto verde?**

Todo ello se enmarca en el discurso de la vicepresidenta ejecutiva Margrethe Vestager, de su intención de iniciar un debate europeo sobre cómo la política de competencia de la UE puede apoyar mejor el Pacto Verde, de forma que se pueda hacer más para aplicar las reglas de manera que respalden mejor el Acuerdo Verde.

Hay que recordar que el Pacto Verde Europeo tiene como objetivo transformar la UE en una sociedad justa y próspera, con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva, convirtiendo a Europa en el primer continente climáticamente neutro para 2050.

La pandemia de coronavirus hace que esas ambiciones de la UE sean aún más relevantes, de forma que la Comisión Europea ha presentado un importante plan de recuperación para Europa para ayudar a reparar el daño económico y social provocado por la pandemia y para poner en marcha la recuperación europea de acuerdo con los objetivos gemelos de transición verde y digital, que debería llegar a todos los sectores.

Dentro del marco de la UE y bajo el principio de necesidad, hay que resaltar los compromisos fijados colectivamente desde la Unión Europea para el 2030 respecto a la mejora de la eficiencia energética, la penetración de las energías renovables y las reducciones de gases de efecto invernadero. A nivel de la UE, el sector del transporte es responsable en la actualidad de un alto porcentaje del consumo de energía final, y de las emisiones totales de CO₂. Las políticas de ayudas para la renovación del parque

por sustitución de antiguos vehículos por nuevos modelos supondrán un enorme avance en este sentido.

*Dentro de este contexto, en el actual proceso de reconstrucción económica y social que es necesario acometer para hacer frente a los efectos negativos derivados de la pandemia y enmarcándolo dentro de la política de la mejora medioambiental, es necesario un **Plan de Impulso a la Cadena de Valor de la Industria de Automoción con medidas para la renovación del parque de vehículos hacia otro más moderno y eficiente (Plan RENOVE).***

El objetivo de este programa es la sustitución de los vehículos más antiguos por modelos más limpios y seguros, incorporando criterios ambientales, y adoptando un enfoque de neutralidad tecnológica, que incentive la sustitución de vehículos contaminantes en circulación por vehículos nuevos de menores emisiones y de todas las tecnologías disponibles actualmente: vehículos eléctricos, híbridos, de hidrógeno, de combustión, GLP y gas natural. Con un enfoque amplio, el programa debe apoyar la compra de vehículos pertenecientes a las categorías más relevantes, desde turismos y vehículos comerciales ligeros, hasta vehículos industriales pesados y autobuses.

Así por ejemplo, el Programa de Renovación del parque circulante español en 2020 (PLAN RENOVE 2020)», consiste en incentivar, a través de la concesión directa de ayudas, la adquisición en España de vehículos con las mejores tecnologías disponibles, que permita la sustitución de los vehículos más antiguos por modelos más limpios y seguros, incorporando al mismo tiempo criterios ambientales y sociales.

Las ayudas se destinarán a la adquisición directa o a la adquisición por medio de operaciones de financiación por leasing financiero o arrendamiento por renting (también llamado leasing operativo) de un vehículo nuevo, que deberá adquirirse y estar matriculado en España a partir del 15 de junio de 2020, inclusive.

Las ayudas también se destinarán a la adquisición directa a partir de esa misma fecha de un vehículo seminuevo, que deberá ser previamente titularidad de un concesionario y matriculado en España a su nombre con fecha posterior al 1 de enero de 2020.

Paradójicamente, y en contraposición a cualquier medida de apoyo como la anteriormente descrita, y como ya es conocido, el sector de transporte ha estado penalizado por la UE durante bastante tiempo con respecto a la posibilidad de acceder, como el resto de los sectores, a cualquier tipo de Ayuda de Estado bajo las condiciones “de minimis”.

El Reglamento (CE) nº 69/2001 de la Comisión, de 12 de enero de 2001, relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las “**ayudas de minimis**” establecía en su Art. 1. a), que el Reglamento se aplicará a las ayudas concedidas a empresas en todos los sectores, con excepción del sector del transporte.

Con la publicación del Reglamento (CE) Nº 1998/2006, de 15 de diciembre de 2006, la Comisión dio cabida en su aplicación al sector transporte limitando y matizando el grado de aplicación a las empresas que operan en el sector del transporte por carretera.

Si con carácter general la ayuda de minimis concedida a una empresa determinada no será superior a 200.000 € durante cualquier período de tres ejercicios fiscales, la ayuda total de minimis concedida a una empresa que opere en el sector del transporte por carretera no será superior a 100.000 € y en ningún caso se podrá contemplar la ayuda para la adquisición de vehículos de transporte de mercancías por carretera a empresas que realicen por cuenta ajena operaciones de transporte de mercancías por carretera.

En relación con el actual marco de contribuciones abierto por la Comisión, cabe decir que se debe abordar el trato discriminatorio dado en este Reglamento de minimis al sector del transporte de mercancías por carretera, evitando conseguir los objetivos deseados por el Pacto Verde.

Actualmente supone una enorme contradicción que un sector como el transporte de mercancías por carretera, primordial para la recuperación económica europea, que está sufriendo los mismos problemas que otros sectores en el acceso al circulante y a la financiación de operaciones de inversión en la renovación de sus activos productivos, siga marginado en la aplicación de este Reglamento respecto al tratamiento de ayudas de minimis, en clara discriminación con el dado al transporte privado complementario, a otros modos de transporte y al resto de los sectores productivos.

El argumento esgrimido en su día y caduco, sobre la existencia de un exceso de capacidad de flota, choca de lleno con la realidad sobre un parque móvil condenado a su envejecimiento por la falta de recursos y ayudas para mantener la flota con vehículos de última generación EURO o de otras tecnologías, por otra parte también considerado como un objetivo medioambiental de la propia Comisión.

Por todo lo expuesto y teniendo en cuenta que:

- Nos encontramos ante un **sector crítico**, que atraviesa momentos difíciles debidos entre otras cosas a la situación actual después de empezar a levantar cabeza, tras una crisis económica, y el duro mazazo recibido actualmente en un nuevo escenario de recesión económica provocada por la pandemia del Covid-19 y que, a pesar de ello, continúa prestando un **servicio de valor incalculable al desarrollo de la UE**, en su calidad de “sector esencial”.
- Como **impulsor de la economía**, se trata de un **sector inversor e innovador**, con **capacidad de sacrificio**, e **imprescindible** por su eficiencia y eficacia demostrada a la hora de acercar los productos a los mercados y **asegurar la movilidad de las mercancías**.
- Desde el punto de vista social se trata de un sector que **ocupa de forma directa e indirecta a una alta cuota de la población activa europea**.
- Es uno de los **sectores más regulados** y uno de los pocos que exige requisitos de carácter cualitativo y cuantitativo para acceder al mercado, lo cual redundo en su **nivel de profesionalidad y competencia**.

- Los datos estadísticos previos a la crisis actual señalan a un sector inmerso en un **proceso interno de concentración**, con elevación de la media de vehículos por empresa, de cara a **reforzar la estructura empresarial** y a **mejorar la capacidad comercializadora y de servicio**.
- Cabe destacar el número importante de empresas de transporte con inversiones realizadas en **certificaciones de sistemas de calidad operativa y medioambiental e implantación de tecnologías avanzadas de comunicación**, en consonancia con **los objetivos perseguidos por la Comisión**.
- **Sector a favor de la sostenibilidad**, en procesos constantes de renovación de flota, con inversión en vehículos de la categoría Euro más avanzada, **y en la casuística donde la tecnología hace viable la operativa, a través de vehículos con energías alternativas**.
- **Las empresas de transporte de mercancías son un elemento vital para el comercio, la industria y la sociedad**, por lo que una vez que se haya acabado esta pandemia, las economías de toda Europa necesitarán que estas empresas reanuden las operaciones de inmediato para apoyar la recuperación económica. Es por ello, que hay que brindarles apoyo institucional de manera prioritaria, porque solo de la mano de un transporte de mercancías eficaz, solvente y sostenible, que garantice el funcionamiento de la economía, lograremos superar esta crisis.

Consideramos necesario abordar, la revisión del “Reglamento de minimis”, con la adaptación del contenido de su regulación, igualando las condiciones de trato para el transporte público de mercancías por carretera a las condiciones generales aplicadas a otros sectores incluidos.