

Por un Mundo en
Movimiento

 **lastic**
DESDE 1960

IRU

Impulsando una Europa segura, próspera y sostenible

Manifiesto 2024-2029 para el Transporte
Comercial por Carretera de la Unión Europea



Sobre IRU

IRU, la Organización Mundial del Transporte por Carretera, representa, a través de sus más de 176 miembros, a más de 3,5 millones de empresas que operan servicios de transporte y logística, incluyendo a más de un millón sólo en la UE.

Junto con nuestros miembros, que incluyen asociaciones y operadores de autobuses, autocares, taxis y camiones, trabajamos para impulsar políticas sectoriales con un enfoque realista que permita a nuestra industria prosperar en beneficio de las comunidades y economías de todo el mundo.

Nuestra oficina en Bruselas, fundada hace más de 50 años el 1 de julio de 1973, se centra en la formulación de políticas comunitarias, garantizando que la voz de las empresas de transporte por carretera se escuche alto y fuerte.

Nuestra defensa de los intereses de estas compañías ante la UE se centra en la movilidad, la seguridad vial, el acceso al mercado y la competencia justa, la sostenibilidad y los temas medioambientales.

Impulsando la UE

Como representantes de la industria del transporte comercial por carretera de la UE, y a nivel global, la visión de la IRU es conectar a las sociedades con una movilidad y logística seguras, eficientes y sostenibles.

El transporte comercial por carretera es la columna vertebral de la economía y la sociedad de la UE. Impulsa la prosperidad con cadenas de suministro fuertes y sólidas y también garantiza la inclusión social al conectar a todo tipo de personas, comunidades y regiones en el ámbito comunitario.

En tiempos de crisis, ya sea por guerras en sus fronteras, crisis sanitarias, desastres naturales o emergencias climáticas, las redes de transporte por carretera han demostrado ser también cruciales para la seguridad.

El transporte comercial por carretera, por su propia naturaleza, es flexible, adaptable y resiliente.

Un ejemplo: los camiones, autobuses, autocares y taxis de Europa estuvieron en primera línea al estallar la guerra en Ucrania, cambiando rápidamente sus servicios regulares para ayudar a los refugiados a escapar; entregar ayuda humanitaria; y transportar exportaciones fuera del país.

Este manifiesto establece las prioridades fundamentales del sector para el mandato parlamentario de la UE 2024-2029. Garantiza servicios de transporte comercial por carretera sólidos en la UE, que respaldarán el crecimiento, la resiliencia y la seguridad.

Nuestras prioridades están claramente definidas en torno a tres áreas clave: personas, medioambiente y prosperidad.

Personas: El manifiesto describe el apoyo que necesita el sector para mejorar las condiciones laborales; aumentar la captación y retención de talento; impulsar la diversidad y la inclusión; y reforzar la formación y cualificación.

Medioambiente: Este documento aboga por respaldar el compromiso del sector para reducir su huella de carbono mediante una regulación realista sobre vehículos, una inversión en infraestructura verde y reglas armonizadas de acceso urbano.

Prosperidad: El manifiesto solicita una mayor infraestructura digital y procesos que reduzcan la burocracia e incrementen la eficiencia; una regulación clara sobre los datos de los vehículos; y estándares de vehículos que fomenten la cooperación entre diferentes modos de transporte.

01 Las personas

Las personas están en el centro de la industria del transporte comercial por carretera: nuestros conductores, nuestros trabajadores y todos aquellos que utilizan nuestros servicios y nuestras carreteras.

La seguridad es siempre nuestra primera prioridad. Trabajamos para mejorar las condiciones laborales, atraer más personas a nuestro sector y reforzar la formación y cualificación.

5,1 millones de trabajadores del transporte por carretera en la UE

Nuestro sector emplea a 5,1 millones de trabajadores en toda la UE: 3,4 millones en operaciones de transporte de mercancías; 1,1 millones en operaciones de autobuses y autocares; y 585.000 en operaciones de taxis. ¹

En España esta cifra se eleva a 600.000 empleos de forma directa, de los cuales 390.000 son conductores de camión.

Faltan medio millón de conductores profesionales

Actualmente hay 2,7 millones de conductores profesionales en la UE. Más de 500.000 puestos de trabajo están vacantes. En España faltan unos 30.000 conductores de camión y en torno a 4.700 conductores de autobús.

Se prevé que la escasez de estos profesionales del volante aumente un 17% en los próximos cinco años si no se adoptan medidas. ²

El 5% de los conductores tiene menos de 25 años

Solo el 2,7% de los conductores de autobuses y el 5% de los conductores de camión tienen menos de 25 años.

Un tercio de ellos tiene 55 años o más (la edad promedio de los conductores de camión es de 47 años y de 50 años para los de autobuses).

Las mujeres representan el 16% de los conductores de autobuses y el 4% de los transportistas (un 2% en nuestro país). Los ciudadanos no pertenecientes a la UE constituyen el 5% de los conductores de autobuses y el 9% de los chóferes de camión. ³

0,57% de participación en los accidentes de carretera de la UE

El transporte comercial por carretera es seguro: los autobuses están involucrados en el 0,57% de los accidentes de carretera en la UE y los camiones, en el 1,08%. ⁴



CAMIONES

TAXIS

AUTOBÚS & AUTOCAR

Facilitar el acceso a la profesión de conductor y mejorar la formación

Europa se enfrenta a la escasez de conductores profesionales más grave en décadas. La falta de estos profesionales representa una amenaza real para las redes de movilidad y las cadenas de suministro de la UE. La escasez podría más que duplicarse en los próximos años debido a una población de conductores envejecida, con una tasa de nuevos conductores significativamente inferior al porcentaje que se jubila cada año.

Llamada a la Acción

- Cerrar la brecha existente entre la formación de los conductores y su incorporación al mundo laboral a través de la Directiva de Licencias de Conducción para garantizar que los jóvenes graduados estén completamente capacitados para acceder a la profesión.
- Crear un mecanismo dentro de la UE para armonizar tanto el reconocimiento como la convalidación de los permisos de conducir de terceros países y la formación para el Certificado de Competencia Profesional (CPC) a través de la Directiva de Licencias de Conducción y diversas acciones de implementación.
- Actualizar la legislación de la UE sobre la formación de conductores profesionales (CPC) para satisfacer las necesidades actuales y futuras.

CAMIONES

Mejorar las condiciones de descanso de los conductores

Europa tiene que lidiar con una escasez generalizada de áreas de estacionamiento, especialmente zonas de aparcamiento para camiones seguras y protegidas (SSTPAs). Aumentar su número es crucial para ayudar a los operadores de transporte a retener y atraer a nuevos conductores.

Llamada a la Acción

- Establecer una estrategia y un plan dentro de la UE para construir áreas de estacionamiento seguras y protegidas con el fin de completar la red central de SSTPAs de la UE para el final del mandato legislativo.
- Poner a disposición fondos de la UE para construir y mejorar áreas de parkings para camiones utilizando criterios de elegibilidad sencillos; y ampliar el alcance para cubrir más tipos de carreteras.

02 Medioambiente

La industria se compromete a ser neutra en carbono para 2050 en la UE, así como a nivel mundial, mientras continúa satisfaciendo las necesidades de transporte de pasajeros y mercancías de todas las comunidades y empresas que dependen de nuestros servicios.

Promovemos el cambio de la movilidad privada a la colectiva para reducir las emisiones de CO₂ y hacemos un llamamiento a las autoridades para que apoyen económicamente y promuevan los servicios de autobuses, autocares y taxis como la forma más limpia y eficiente de transportar personas.

Aumento del 115,1% en autobuses híbridos-eléctricos

Las nuevas matriculaciones de autobuses eléctricos aumentaron un 39,1% hasta alcanzar las 5.166 unidades en 2023, representando una cuota de mercado del 15,9%. Las nuevas matriculaciones de autobuses híbridos crecieron un 19,4% hasta las 32.595 unidades.⁶

Aumento del 234,1% en nuevos camiones eléctricos

El número de nuevos camiones eléctricos matriculados en 2023 fue un 234,1% más alto que en 2022, alcanzando las 5.279 unidades. Las nuevas matriculaciones de camiones híbridos crecieron un 16,3% hasta las 346.986 unidades.⁷

En 2023 se matricularon en España 177 camiones eléctricos e híbridos enchufables de un total de 28.685 vehículos.

CAMIONES

AUTOBÚS & AUTOCAR

Restablecer estándares de CO₂ realistas para vehículos de carga pesada

La regulación de los estándares de CO₂ para vehículos de carga pesada incluye una cláusula de revisión programada para 2027. Esta revisión, que podría llevar a un cambio en la legislación, evaluará si se cumplen las condiciones necesarias para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones. También investigará el papel de los combustibles neutros en carbono en la descarbonización de las flotas de carga pesada.

Llamada a la Acción

- Establecer objetivos de descarbonización realistas y eximir de estas obligaciones a los vehículos de alta capacidad, como a aquellos que son más pesados o más largos que las combinaciones estándar.
- Introducir un factor de corrección de carbono en el cálculo de los objetivos de reducción de emisiones para apoyar los combustibles neutros en carbono como opciones viables de descarbonización, junto con la electricidad y el hidrógeno.
- Apoyar la renovación de la flota de vehículos con subsidios y ayudas procedentes de impuestos y cánones.

CAMIONES

TAXIS

BUS & AUTOCAR

Promulgar una regulación de la red de la UE para la descarbonización

La UE cuenta con un marco regulatorio para el despliegue de infraestructura de carga de combustibles alternativos a lo largo de sus principales corredores de transporte. Sin embargo, las iniciativas lideradas por los Estados miembros y los esfuerzos privados para construir infraestructura de carga eléctrica se verán cada vez más confrontados con una red insuficiente y en mal estado. Esto no permitirá que la UE esté preparada para una adopción masiva de vehículos comerciales eléctricos de batería, especialmente vehículos de carga pesada.

Llamada a la Acción

- Realizar un análisis, coordinado por la UE, de las carencias que existen en cada uno de los países para evaluar las mejoras de la red necesarias para apoyar la gran demanda adicional de energía requerida para la transformación industrial, incluida la del transporte comercial por carretera.
- Establecer un marco armonizado dentro de la UE que obligue a los Estados miembros y a los proveedores de electricidad a actualizar la red a los niveles necesarios.
- Monitorear los compromisos de los Estados miembros para implementar la regulación de infraestructura de combustibles alternativos y fijar obligaciones adicionales cuando se requiera.

CAMIONES

TAXIS

BUS & AUTOCAR

Armonizar los elementos clave de las regulaciones de acceso de vehículos urbanos

Las ciudades europeas están introduciendo unilateralmente restricciones de acceso de vehículos urbanos (UVAR) en forma de peajes por congestión o restricciones de circulación, incluidas las llamadas "prohibiciones de diésel". A las empresas de transporte de pasajeros y mercancías por carretera les resulta cada vez más complicado entender estas medidas unilaterales tan divergentes.

Llamada a la Acción

- Armonizar el registro, reconocimiento y uso de señales para identificar un vehículo y su clasificación de rendimiento ambiental.
- Estandarizar los pasos para establecer y modificar las UVAR, como la evaluación de impacto y las consultas con las partes interesadas, incluidos los operadores locales de transporte de pasajeros y mercancías por carretera.
- Establecer un punto de acceso digital de ventanilla única (gratuito) para acceder a la información relativa a todas las UVAR.

03 Prosperidad

El transporte comercial por carretera es fundamental para la prosperidad económica y social en todos los países.

Pedimos que se establezca una regulación bien orientada, en lugar de una hiper-regulación, que apoye el transporte por carretera y no imponga cargas a los operadores.

Abogamos por la libre circulación de personas y mercancías, por una mayor digitalización del sector y por el apoyo para mantener la continuidad de la cadena de suministro en tiempos de crisis.

El 77,8% del transporte de mercancías por vía interior en la UE se realiza por carretera

El transporte comercial por carretera mueve el 77,8% de las mercancías que se transportan por vías interiores (carretera, ferrocarril, vías navegables interiores y oleoductos) en términos de toneladas-kilómetro.⁸

En España el 96% de las mercancías que se transportan dentro de nuestras fronteras lo hacen en camión, en términos de toneladas-kilómetro.

El 50,4% del transporte colectivo de pasajeros por vía interior en la UE se realiza por carretera

El transporte colectivo de pasajeros por carretera a través de servicios de autobuses y autocares representa el 50,4% de todo el transporte colectivo de viajeros por vías interiores (carretera, ferrocarril y vías navegables interiores) en términos de pasajeros-kilómetro.⁹

En nuestro país, las cifras son similares ya que uno de cada dos viajes en transporte colectivo se realiza en autobús (más de 3.144 millones de viajeros utilizaron este modo de transporte para sus desplazamientos en España en 2023).

CAMIONES

AUTOBÚS & AUTOCAR

Digitalizar los documentos de transporte

El transporte por carretera incurre en enormes costes administrativos. La digitalización de documentos es un requisito previo para hacer cumplir con éxito las normas del transporte por carretera -tanto para pasajeros como para mercancías-.

Digitalizar los documentos de transporte es un paso básico necesario para evitar redundancias, centrarse en una economía basada en datos y lograr la eficiencia general del sector.

Llamada a la Acción

- Garantizar una adopción fluida de todas las propuestas legislativas relacionadas con la implementación del Reglamento de Información Electrónica del Transporte de Mercancías (eFTI), lo que permite la digitalización de muchos documentos de control.
- Apoyar e incluir la digitalización de documentos en cualquier propuesta legislativa que sirva a este propósito, como el Paquete de Idoneidad para la Circulación.
- Respaldar el desarrollo de un formulario electrónico de viaje para el transporte de pasajeros, que es necesario para la aplicación de las normas específicas de conducción y de tiempos de descanso para los conductores de autocares.
- Apoyar y añadir la obligación de interoperabilidad a cualquier propuesta legislativa que promueva la digitalización del transporte.

CAMIONES

Apoyar la eficiencia del transporte estableciendo pesos y dimensiones pragmáticos y estimulando el transporte combinado

En la actual regulación sobre pesos y dimensiones existen muchos bloqueos en materia de eficiencia y energías sostenibles que son injustificables. Un ejemplo: se producen bloqueos en las fronteras debido a las normas comunitarias que prohíben el movimiento transfronterizo de vehículos que superen las 40 t., incluso si ambos países permiten vehículos más pesados. Como ocurre con otros modos, el transporte por carretera debe ser más sostenible, incluso a través de vehículos más grandes y fomentando la cooperación entre diferentes modos de transporte.

Llamada a la Acción

- Modificar la propuesta de pesos y dimensiones para facilitar el uso de camiones más grandes en el comercio transfronterizo y añadir un incentivo para compensar la pérdida de capacidad de peso debido a vehículos de cero emisiones más pesados.
- Promulgar una ley de transporte combinado que ofrezca un sistema simple, atractivo y fácil de acceder a incentivos para el transporte multimodal.

CAMIONES

TAXIS

AUTOBÚS & AUTOCAR

Establecer normas comunitarias sobre datos en el vehículo

Los vehículos modernos generan una gran cantidad de datos. La tendencia a recopilar, almacenar, compartir y utilizar/reutilizar estos datos seguirá en aumento. Sin embargo, los operadores carecen de control sobre los datos comercialmente sensibles generados por sus vehículos y operaciones, que podrían ser utilizados con fines comerciales por otros o, en su contra, por otras empresas o entidades gubernamentales. A los usuarios de los vehículos les preocupa que los fabricantes y otras entidades que recaben datos les nieguen el acceso a esta información generada por sus vehículos con el pretexto de "daños graves".

Llamada a la Acción

- Decretar legislación específica sobre el acceso a datos en el vehículo.

Transporte Comercial por Carretera en la UE: A primera vista

1,03 millones de empresas de transporte por carretera en la UE

Hay 1,03 millones de empresas de transporte comercial por carretera operando en la UE: 600.000 son empresas de camiones; 357.000 son compañías de taxis; 60.000 son empresas de autocares y 13.300 son compañías de autobuses.

En España coexisten más de 100.000 empresas dedicadas al transporte de mercancías por carretera. Un ecosistema empresarial altamente competitivo marcado por un promedio de 2,5 camiones por compañía.

El 89% de los operadores de camiones tienen menos de 10 empleados

La gran mayoría de los operadores de transporte por carretera son pequeñas y medianas empresas: el 89% de los operadores de camiones, el 82% de los de autobuses y autocares y el 99% de los de taxis tienen menos de 10 empleados.

El 1,4% del Producto Interior Bruto (PIB) de la UE

El sector del transporte comercial por carretera representa el 1,4% del Producto Interior Bruto (PIB) de la UE. Esto varía entre los Estados miembros de la Unión, siendo las contribuciones más altas las de Lituania (6,6%) y Polonia y Rumanía (3%).

En España este porcentaje se eleva hasta el 4,8%.

FUENTES

1. **Eurostat:** https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/SBS_NA_1A_SE_R2/default/table?lang=en – fecha acceso 28/2/2024; Eurostat: [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sbs_ovw_act\\$dv_1521/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sbs_ovw_act$dv_1521/default/table?lang=en) – fecha acceso 28/2/2024.
2. **Informe Escasez de Conductores IRU 2023** (conductores profesionales de camiones pesados y furgonetas que trabajan en el sector del transporte y almacenamiento, además de conductores de autobuses y autocares).
3. **Informe Escasez de Conductores IRU 2023.**
4. **Eurostat:** https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/product/page/tran_sf_roadve - fecha acceso 28/2/2024; Eurostat: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_sf_roadus/default/table?lang=en – fecha acceso 28/2/2024.
5. **EAF0:** <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/european-union-eu27/vehicles-and-fleet#chart-html-9ls3sbpi9ko>.
6. **ACEA:** <https://www.acea.auto/cv-registrations/new-commercial-vehicle-registrations-vans-14-6-trucks-16-3-buses-19-4-in-2023/>.
7. **ACEA:** <https://www.acea.auto/cv-registrations/new-commercial-vehicle-registrations-vans-14-6-trucks-16-3-buses-19-4-in-2023/>.
8. **Eurostat:** https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_frmod/default/table?lang=en y https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_frmod/default/table?lang=en – fecha acceso 28/2/2024.
9. https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2023_en.
10. **Eurostat:** https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sbs_na_1a_se_r2/default/table?lang=en – access date 28/2/2024; Eurostat: [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sbs_ovw_act\\$dv_1521/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sbs_ovw_act$dv_1521/default/table?lang=en) – fecha acceso 28/2/2024.
11. **Eurostat:** https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sbs_sc_ovw/default/table?lang=en – fecha acceso 28/2/2024.
12. **Eurostat:** https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/road_eqs_lorroa/default/table?lang=en – fecha acceso 28/2/2024; Eurostat: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/road_eqs_busveh/default/table?lang=en – fecha acceso 28/2/2024.
13. **Eurostat:** https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sbs_ovw_act/default/table?lang=en – fecha acceso 28/2/2024; Eurostat: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nama_10_a64/default/table?lang=en – fecha acceso 28/2/2024; Eurostat: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nama_10_a64_p5/default/table?lang=en – fecha acceso 28/2/2024; Eurostat: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nama_10_a64_e/default/table?lang=en – fecha acceso 28/2/2024; Eurostat: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nama_10_a10/default/table?lang=en – fecha acceso 28/2/2024; Eurostat: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nama_10_a10_e/default/table?lang=en

IRU
Delegación Permanente ante la UE
Avenue de Cortenbergh 71, 1000
Bruselas, Bélgica
Tel: +32 2 743 25 80 i
ru@iru.org

iru.org

